

1000 kilometer

Podz-Glidz 142 — Andi Aebi

Published	2024-08-30
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-142-1000-kilometer-andi-aebi
Duration	00:59:46
Speakers	Andi Aebi, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0142-1000-kilometer-andi-aebi.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	14 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	16
Show notes	16
Transcript	17
Français	29
Show notes	29
Transcript	30

Deutsch

German · transcribed from the audio by faster-whisper large-v3

Show notes

Wie der frühere Gleitschirm-Weltmeister Andi Aebi einen sensationellen Rekord mit dem Motorschirm aufstellte

Die größten FAI-Dreiecke, die bisher mit dem Gleitschirm geflogen wurden, kommen auf rund 350 Kilometer. Auch bei zu Fuß gestarteten Motorschirmen liegen oder lagen die Rekorde für Dreiecksflüge in einem ähnlichen Bereich.

Von daher war es schon eine imposante Ansage, die am 15. Juli 2024 in den Sozialen Medien die Runde machte. Da ist einer auf dem Weg, die 1000-Kilometer-Marke auf einem geschlossenen Dreieckskurs zu knacken. Wird er es schaffen? Die Livetracking-Leitungen glühten.

Dieser eine ist kein Unbekannter in der Gleitschirmszene. Der Schweizer Andi Aebi war jahrelang Testpilot bei Advance, gewann 2008 den Paragliding World Cup und wurde 2009 Weltmeister. Wie er auf die Idee kam, nun mit dem Motorschirm auf Rekordjagd zu gehen, das erzählt er in dieser Episode 142 von Podz-Glitz. Und natürlich auch, was er dabei so erlebte.

Denn ganz glatt verlief der Flug dann doch nicht. Dass Andi am Ende immerhin noch eine Strecke von 883 km als neuen Rekord zur Ratifizierung bei der FAI einreichen konnte, ist auch seiner großen Erfahrung und dem mentalen Training aus dem Gleitschirm-Wettbewerbsfliegen zu verdanken.

Überhaupt geht es hier nicht nur ums Motorschirmfliegen. Denn im Grunde hat Andi Aebi zwei Disziplinen fusioniert. Den Flug absolvierte er mit einem leistungsstarken Zweileiner, aber nur 13 Quadratmeter projizierter Fläche, um schnell und spritsparend durch die Lüfte zu reiten. Und so sprechen wir unter anderem auch darüber, wie sich Motor- und Freifliegerei gegenseitig befruchten können.

Wenn Du Podz-Glitz und den Blog Lu-Glitz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter:

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musik:

Track: Milky Way | Künstler: John Patitucci

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=Kx13IIozG60>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS Andi Aebi:

- Andi Aebis Flugschule Flugbasis: <https://flugbasis.ch/>
- Flugbasis auf Instagram: <https://www.instagram.com/flugbasis/>
- FLugbasis auf Facebook: <https://www.facebook.com/Flugbasis/>
- Andis Rekordflug im XContest:
<https://paramotors.xcontest.org/world/en/flights/detail:AirBaseOne/15.07.2024/03:45>

Transcript

[00:00:03] **Andi Aebi:** Ich

[00:00:05] finde, Paramotor und Gleitschirmfliegen ist ja extrem ähnlich. Aber es sind wie zwei Parallelwelten. Die Leute, die kennen sich nicht so. Also entweder fliegen sie nur Gleitschirm oder nur Paramotor. Und in der Paramotor-Szene haben sie mich ein bisschen ungläubig angeschaut. Da kamen die Kommentare, das ist unmöglich. Hingegen, bei der Gleitschirm-Szene bin ich angesprochen worden, regelmässig. Also nicht im Bösen, aber einfach so neugierig, haben sie mich gefragt, was ist denn die Herausforderung? Du hast ja einen Motor.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz -Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Andi Abbi. Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:09] Die grössten FAI -Dreiecke, die bisher mit dem Gleitschirm geflogen wurden, kommen auf rund 350 Kilometer. Auch bei zu Fuß gestarteten Motorschirmen liegen oder lagen die Rekorde für Dreiecksflüge in einem ähnlichen Bereich. Von daher war es schon eine imposante Ansage, die am 15. Juli 2024 in den sozialen Medien die Runde machte. Da ist einer auf dem Weg, die 1000 -Kilometer -Marke auf einem geschlossenen Dreieckskurs zu knacken. Wird er es schaffen? Die Live -Tracking -Leitungen glühten. Dieser eine ist kein Unbekannter in der Gleitschirmszene. Der Schweizer Andi Abbi war jahrelang Testpilot bei Advance, gewann 2008 den Paragliding World Cup und wurde 2009 Weltmeister.

[00:01:56] Wie er auf die Idee kam, nun mit dem Motorschirm auf Rekordjagd zu gehen, das erzählt er in dieser 142. Episode von Podz-Glitz. Und natürlich auch, was er dabei so erlebte. Denn ganz glatt verlief der Flug dann doch nicht. Dass Andi am Ende immerhin noch eine Strecke von 883 Kilometern als neuen Rekord zur Ratifizierung bei der FAI einreichen konnte, ist auch seiner großen Erfahrung und dem mentalen Training aus dem Gleitschirmwettbewerbsfliegen zu verdanken. Überhaupt geht es hier nicht nur ums Motorschirmfliegen, denn im Grunde hat Andi Abbi zwei Disziplinen fusioniert. Den Flug absolvierte er mit einem leistungsstarken Zweileiner, aber nur 13 Quadratmeter projizierter Fläche, um schnell und spritsparend durch die Lüfte zu reiten.

[00:02:42] Und so sprechen wir unter anderem auch darüber, wie sich Motor und Freifliegerei gegenseitig befruchten können. Wenn dir Podz-Glitz gefällt, dann unterstütze meine Arbeit daran als Förderer. Wie das ganz einfach geht, erfährst du auf dem Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:05] Andi, wie schwer ist es, mit einem Motor, 60 Litern Sprit und einem nur 13 Quadratmeter großen Flugzeug, einen Fussstart von einer flachen Wiese auszumachen?

[00:03:18] **Andi Aebi:** Ja, es war herausfordernd. Und ich möchte es auch nicht so regelmässig machen, weil die Startgeschwindigkeit schon sehr hoch ist. Wir hofften auf Wind, aber es war wirklich absolut windstill. Es hat sogar noch ein bisschen Rückenwind gehabt. Also es war schon ein Limit, dass man die Startgeschwindigkeit hinkriegt. Wie lang war dein Startlauf? Ja, das muss ich jetzt schätzen. Aber so 80 Meter bin ich da schon gerannt.

[00:03:45] **Lucian Haas:** 80 Meter? Mit 60 Litern Sprit und so was? Also werden da eigentlich die Beine schon schwer quasi? Man hofft, jetzt trag doch endlich oder so was?

[00:03:55] **Andi Aebi:** Genau, genau. Also die Beine, die mögen fast nicht mehr nach. Und es wird dann natürlich auch, wenn man dann denkt, ja, Startabbruch. Es muss einfach schon passen, oder? Wenn man so eine gewisse Geschwindigkeit hat, dann wieder anzuhalten, das wäre schon schwierig. Hast

[00:04:08] **Lucian Haas:** du das denn in irgendeiner Weise

[00:04:10] **Andi Aebi:** vorher mal ausprobiert? Mal trainiert? Also, dass ich einfach mal mit weniger Sprit geflogen bin. Also nicht mit 60, sondern vielleicht mal mit 30. Ja, das habe ich gemacht. Aber wirklich, das Kampfgewicht, also die 60 Liter, das habe ich zweimal gemacht. Einmal letztes Jahr, wo ich die 600 Kilometer geflogen bin. Und das zweite Mal eben bei dem Rekordversuch oder beim Rekord, ja.

[00:04:36] **Lucian Haas:** Das ist aber nicht, dass du sagst, ich baue mir ein Gerüst oder so. Ich gehe einfach ohne Schirm mal mit entsprechendem Gewicht. Auf dem Rücken laufe ich mal schnell, einfach um so ein Gefühl dafür zu kriegen, wie sich das überhaupt anfühlt. Also das habe ich natürlich

[00:04:49] **Andi Aebi:** schon gemacht. Beim Aufbau, am Simulator, beim Nähen, sage ich mal, von der Konstruktion. Da habe ich natürlich schon Stunden verbracht. Wo baue ich es hin, wo hänge ich es hin, dass ich ein gutes Gleichgewicht habe. Da habe ich natürlich schon geübt, während dem ganzen Bau. Aber wirklich dann der Start mit dem Schirm aufziehen, laufenden Motor. Das war eben, wie gesagt, einfach die zwei Mal bei den Flügen. Wie gross ist bei sowas die Angst vor dem Stolpern? Ich habe, ganz ehrlich gesagt, beide Male die Nacht davor nichts geschlafen. Wow. Das war schon intensiv, ja.

[00:05:26] **Lucian Haas:** Aber hauptsächlich, also ist das Spannende dann wirklich dieser Start? Ist das im Grunde das Schwierigste von so einem Flug? Mit einem solchen Gewicht dann überhaupt vom Boden wegzukommen?

[00:05:37] **Andi Aebi:** Ja, das ist einer von den Herausforderungen. Also der Start. Ich habe ja einen Zeitdruck. Ich muss ja genau mehr oder weniger auf die Minute genau starten, weil der Flug ist ja schon geplant. Von der Geschwindigkeit, je später ich starte und einen Startabbruch habe, das würde dann einfach die Zeit auffressen, die ich in der Luft habe. Da kommen schon noch weitere Sachen dazu. Der Start ist einfach so ein Meilenstein, sage ich mal schon.

[00:06:04] **Lucian Haas:** Nun hattest du ein 1000 Kilometer FAI -Dreieck geplant. Das ist ja für einen Normalflieger, der denkt, okay, mit einem normalen Gleitschirm kommt man, die besten sind jetzt 350 Kilometer oder sowas. Das ist derzeit so der Rekord, was man mit Gleitschirm schafft. Jetzt kommt einer daher und sagt, okay, ich mache das mit dem Motor, komme auf 1000 Kilometer. Bevor wir jetzt über den eigentlichen Flug und den Ablauf davon sprechen, wie kommt man überhaupt auf diese Idee zu sagen, ich setze mir mal dieses Ziel 1000 Kilometer, was ja wahrscheinlich auch für Motorschirme extraorbitant ist. Ja,

[00:06:41] **Andi Aebi:** das ist noch witzig. Die Meinungen gehen ein bisschen auseinander.

[00:06:47] Die Gleitschirme haben da regelmässig angefangen. Es ist ja nicht nur einer. Es sind ja schon diverse, die da 350 Kilometer FAI fliegen. Das ist schon beeindruckend. Da muss ja schon extrem viel passen. Die brauchen auch sehr viele Anläufe. Dann habe ich da auf der X -Online XContest -Seite mal gesehen, da gibt es eine Rubrik Paramotoren. Da habe ich mal aus Wunder, aus Neugier geschaut, was machen dann die? Und dann habe ich dann schon auch gefunden, von den Deutschen, die machen da ein bisschen Werbung. Das ist so eine kleine Szene. Die machen da 350 Kilometer FAI -Dreiecke. Ich habe mir mal den Flug so mal einer angeschaut. Der ist da irgendwie am Morgen um 7 Uhr gestartet und um 1 Uhr gelandet.

[00:07:33] Ja, das war dann für mich schon ein bisschen erstaunlich, dass die Motorszene nicht wirklich viel längere Flüge macht, als die Gleitschiene. Der Rekord ist ja schon höher, also schon bei 500. Oder der offizielle Weltrekord ist, glaube ich, wenn ich es richtig nachgeschaut habe, bei 540 Kilometer. Inoffizielle gibt es noch knapp 600 Kilometer Flüge. Aber das war noch vor zwei Jahren, da gab es die noch nicht. Und dann habe ich mal mit dem Benni Hörburger gesprochen. Da muss doch was gehen. Da muss man doch einfach längere Flüge hinkriegen. Da habe ich einmal gesagt, da können wir aus dem Stehgreif einen Schirm bauen, optimieren da ein paar Sachen und dann fliegen wir 700 Kilometer.

[00:08:20] Dann habe ich gesehen, dass teilweise die Leute schon knapp an die 600 Kilometer rankommen, FAI -Dreiecke. Dann habe ich noch mit dem Benni gesprochen. Schön wäre eigentlich schon 1000, einfach von der Zahl her. Eine vierstellige Zahl. Und es war bei mir schon auch das Ziel mit möglichst wenig Aufwand, also ohne, dass ich jetzt

da jahrelang trainiere, was kann man technisch einfach bauen, um die 1000 Kilometer zu fliegen. Das war so ein bisschen der Ausgang, also wie die Idee entstanden ist.

[00:08:54] **Lucian Haas:** Nun bist du Schweizer, wohnst mitten in der Schweiz und korrigiere mich bitte, aber wenn ich es richtig weiss, darf man ja in der Schweiz eigentlich keinen Motorschirm fliegen, oder doch? Nein. Nein, das ist so.

[00:09:05] **Andi Aebi:** Das ist verboten in der Schweiz. Einzige Ausnahme ist Elektro -Paramotor mit Flugplatzzwang. Und da ist die Szene schon sehr klein. Wir waren an und dazu mal noch bei ADVANCE. Da war so eine Goldgräberstimmung von der Entwicklung von den Elektro -Paramotoren. Da ist auch ADVANCE dabei gewesen. Und das war auch so die Zeit, wo ich die Prüfung gemacht habe und ein bisschen in die Szene reingekommen bin. Und seit dann habe ich auch eine Elektro -Paramotor, wo ich ein paarmal fliege. Aber freizeitmässig ist es schon der Benzin, den ich im Ausland fliege, wo wir immer so eine Woche im Jahr mit ein paar Kollegen machen wir so eine Reise und fliegen so von A nach B

[00:09:49] und versuchen so lustige Sachen zu machen. Das ist einfach so das, was ich kenne. Aber es ist schon extrem spannend. Also mich fasziniert das schon extrem.

[00:10:02] **Lucian Haas:** Was fasziniert dich am Motorschirmfliegen dann? Ich meine, du bist einer, der mit normalem Gleitschirmfliegen ja schon etliche Erfolge auch gefeiert hat, der da wirklich mit zur Weltspitze gehört. Du warst mal Weltmeister, warst Gesamt -Weltcup -Sieger. Das eine 2009, das andere 2008. Bist eigentlich so, wo man sagen würde, das ist einer von Herzen ist das Gleitschirmflieger, der mit Thermiken und dem Ganzen herumkämpft und weiß, wie das geht und sich der Freiheit der Lüfte dort aussetzt. Und jetzt wählt der Motorschirmfliegen, um dann mit so einem Miefquirl auf dem Rückengrandaus dahin zu brettern. Was

[00:10:37] **Andi Aebi:** reizt dich da dran? Mein Herz schlägt natürlich für die Fliegerei. Und Gleitschirmfliegen, das kann man in der Schweiz, an und dazu mal mit 16 konnte ich beginnen. Und es macht wirklich wunderschön die Freiheit. Was beim Gleitschirmfliegen halt ist, du gehst auf einen Berg, gross, klein spielt da keine Rolle, drehst in der Thermik auf, kannst auf die Strecke gehen, kannst akkordieren, motorfliegen, kannst Hikenfly machen, ist ja alles wunderschön. Aber was nicht machen kannst, du kannst die Strecke ja nur begrenzt wählen. Also du kannst nicht 5 Kilometer, 10 Meter ab Boden, ja vielleicht an einer Küste, aber das ist ja auch dann vorgegeben, wo du durchfliegen kannst. Und beim Paramotorfliegen hast du einfach noch mehr Freiheiten.

[00:11:24] Also es ergänzt das Gleitschirmfliegen in gewissen Bereichen, dass du mehr Möglichkeiten hast, sagen wir mal, über eine Wolke zu fliegen, über den Nebel konstant zu fliegen, also nicht nur kurz mal im Gleitflug dran vorbei, sondern wirklich planbar. Oder gewisse Geländestrukturen abzufliegen, völlig unabhängig von der Thermik. Und das ist faszinierend. Du hast auch noch,

[00:11:54] flugtechnisch sind es noch ein paar Sachen, du hast noch den Motorschuh, mit dem du spielen kannst, das ist faszinierend. Also wenn man das wirklich ausnutzen kann, auch in einer Kurve, einen Meter über dem Boden. Normalerweise würdest du es dann mit dem Gleitschirm einfach einschlagen im Boden und mit dem Motor gibst du ein bisschen Gas. Es ist anders. Es ist einfach anders. Man muss es schon mögen, man muss es wollen, aber wenn man die Möglichkeiten erkennt und die dann auch nutzt, dann kann man wirklich Sachen erleben, die sind echt unerreichbar mit dem Gleitschirm. Und ich finde es persönlich auch noch, es ist sozialer. Also ich kann mit einer Gruppe, vier, fünf, sechs, sieben, acht Kollegen,

[00:12:40] können wir was abmachen und wir fliegen das. Ohne Stress, ohne dass jemand absäuft. Das ist das Faszinierende, was ich schön finde am Paramotorfliegen.

[00:12:50] **Lucian Haas:** Also du machst dann auch wirklich so Wandertouren gewissermassen mit dem Motorschirm, wo du sagst, ich bin eine Woche unterwegs und wir starten irgendwo, landen gemeinsam wieder irgendwo, schlagen da unsere Zelte auf oder was auch immer und dann geht es am nächsten Tag weiter.

[00:13:03] **Andi Aebi:** Genau. Das ist genau das Thema. So eine Art wie ein X -Alps, machen die beim Gleitschirmfliegen auch, aber das ist dann so für eine Elite. Und wie gesagt, da kommen dann nicht alle mit. Und beim Paramotorfliegen ist es natürlich viel cooler, weil wirklich die Leute, die kommen mit. Man kann Spass haben in der

Luft, man kann was planen, man kann sagen, okay, wir sehen etwas unterwegs, wir können auch einen Plan in der Luft noch ändern, in so eine Mittagspause einlegen, wieder starten. Und das habe ich so beim Gleitschirmfliegen, das habe ich noch nie erlebt, dass man das so planbar, das geht vielleicht schon einmal, aber das wäre dann schon so ein Jahrzehnt -Erlebnis.

[00:13:49] Und beim Paramotorfliegen kann man das ganz bewusst steuern und ja, das ist der Unterschied. Du

[00:13:58] **Lucian Haas:** hast auch gerade erwähnt, dieses bodennahe Fliegen und wo du sagst, du kannst eine Kurve fliegen und mit dem Gleitschirm wirst du schon einbomben, weil der halt noch seinen Meter sinken hat und dieses Meter sinken kannst du mit dem Motorschub gerade so ausgleichen, dass du dann halt Level fliegst oder sowas. Gibt es Sachen, wo du sagst, weil du jetzt so ein bisschen beim Motor spüren kannst, wie viel Energie brauche ich eigentlich, um mit einem Gleitschirm auf einer Höhe zu bleiben oder sowas. Gibt es Sachen, wo du sagen würdest, da lerne ich durch das Fliegen mit dem Motorschirm fliegen auch bestimmte Sachen, die ich dann beim Freifliegen wieder einsetzen kann?

[00:14:34] **Andi Aebi:** Absolut, absolut. Das fängt ja schon einmal davon an, dass man die Flugzeit relativ einfach, ja, man fliegt einfach, oder? Also man kommt relativ schnell ins Training rein und kann dann ganz bewusst, vielleicht an einem Tag, wo es keine Thermik hat, Sachen trainieren, wo ich vielleicht beim normalen Gleitschirmfliegen, vier-, fünfmal Gleitflüge an zehn Minuten und beim Paramotor hast du einfach, ja, Stunden hintereinander. Und ja, da kann ich definitiv mehr üben und auch Sachen besser trainieren, weil ich in eine ruhige Flugzone besser reinfliegen kann. Ich habe dann auch Sachen neu gelernt, die zwar beim Gleitschirmfliegen nicht vorhanden sind, neben, wie gesagt, dem Motorschub.

[00:15:23] Aber trotzdem hilft mir das dann natürlich auch, den Anstellwinkel auch besser zu verstehen, wie das darauf reagiert beim Gleitschirmfliegen und kann das dann auch umsetzen beim Gleitschirmfliegen. Definitiv.

[00:15:36] **Lucian Haas:** Bist du durch das Motorschirmfliegen so gesehen zum besseren Flieger geworden? Zum noch besseren am besten? Ich würde einfach mal sagen,

[00:15:44] **Andi Aebi:** breiter. Man hat einfach noch mehr Verständnis.

[00:15:48] Das Wissen wird einfach breiter. Ob jetzt das besser wird, ist noch schwierig zu definieren. Für ein bestimmtes Akro -Manöver oder eine Technik in der Luft. Aber es wird definitiv breiter. Und ich finde einfach, je breiter das ein Pilot aufgestellt ist, das finde ich sicher einen Vorteil. Definitiv.

[00:16:07] **Lucian Haas:** Wenn es ginge, sprechen wir mal so ein bisschen in die Zukunft oder einfach visionär, würdest du gerne eine Kombination anbieten, auch in der Schulung, wo du sagen würdest, pass mal auf Leute, ihr lernt erstmal Gleitschirmfliegen, dann zeige ich euch ein bisschen Motorfliegen und dann kann man mit Motorunterstützung, weil man eben diese Höhe halten kann und nicht verliert, können wir nochmal bestimmte Sachen noch viel besser üben? Oder wenn du einen ganz leichten Motor hast, vielleicht sagen wir üben Thermikfliegen, aber wenn du halt rausfällst, dann verlierst du nicht die Höhe, sondern steigst wieder auf und fliegst wieder an dieselbe Stelle zu der Thermik hin und dann können wir vielleicht in kürzerer Zeit viel mehr Erfolge schaffen?

[00:16:41] **Andi Aebi:** Das wäre natürlich mega schön. Aber es ist natürlich schwierig, über etwas zu denken, was einfach vom Gesetz her halt nicht gegeben ist. Und von dem her, ja. Aber das wäre definitiv nicht so. Das wäre eine richtig schöne Ergänzung, wenn das so machbar wäre.

[00:17:01] **Lucian Haas:** Kommen wir zurück zu deinem Rekordflug. 1000 Kilometer Dreieck sollten das werden, was ja im Grunde bedeutet, Dreieck ist ja dann gleich schenklisches Dreieck, du musst im Grunde jedes Mal etwas mehr als 300 Kilometer fast schnurstracks geradeaus fliegen. Ist das dann in der Umsetzung nicht auch auf gewisse Weise langweilig, wenn man weiss, okay, ich muss jetzt 10 Stunden lang wirklich nur geradeaus fliegen?

[00:17:30] **Andi Aebi:** Ja, das ist so. Das ist jetzt sicher nicht mega spannend.

[00:17:36] Wobei, jetzt zum Beispiel der Flug, den ich hatte, der erste Schenkel Richtung Norden, morgen, die Luft war super ruhig, ich hatte etwas Rückenwind, da fliegst du so schnell. Teilweise hatte ich 91 Stundenkilometer auf dem

GPS, da hatte ich noch nicht mal beschleunigt. Das war einfach der Rückenwind, Thermik da geschoben hat. Und von der Landschaft her, also man sieht dann schon Sachen, die ich sonst ja beim normalen Gleitschirmfliegen nicht sehe. Also die Landschaft, die an einem vorbeizieht, da man wirklich jede Viertelstunde hast du wieder ein anderes Bild, was beim Gleitschirmfliegen zum Beispiel nicht gegeben ist. Also da schaut du länger denselben Berg an, bis du da drüber bist. Und ja, ich will es jetzt nicht mega schönreden, es hat gewisse langweilige Aspekte, aber es ist vielleicht interessanter, als sich das jetzt so anhört, wenn man einfach sagt, hey, ich bin jetzt da 330 Kilometer geradeaus geflogen.

[00:18:33] **Lucian Haas:** In welcher Höhe bist du denn da hauptsächlich geflogen? Weil wahrscheinlich, ich stelle mir das so vor, um Sprit zu fahren, Sprit zu sparen, wird man vielleicht versuchen, nicht super hoch aufzusteigen, weil der Steigflug natürlich am meisten Sprit verbraucht. Also was war denn so deine Durchschnittshöhe, die du versucht hast einzuhalten? Ja, das ist

[00:18:51] **Andi Aebi:** natürlich auch wieder die Gesetzeslage in Deutschland, wo sagt, du musst 300 Meter AGL haben über bewohnte Gebiete und maximal 1500 Meter über Meer oder 1000 Meter über Grund. Das ist ja nicht eine riesen Spannbreite, die man hat. Und da habe ich dann auch mehr auf die Wetterprognosen und den Wind, wo ich auf welcher Höhe welchen Wind besser nutzen kann, hauptsächlich auf das geachtet. Und dann waren dann schon unzählige Lufträume, wo ich über-, unter-, seitlich dran vorbeifliegen musste, wo ich auch noch beachten musste. Und schlussendlich war dann schon wichtig, wie du sagst, nicht rauf, runter im Zickzack. Das braucht Weg und Kraft.

[00:19:36] Wenn man dann ein bisschen versucht, sanft die Höhe zu erhöhen, zu halten oder dann langsam wieder den Gleitflug runterzugehen, wenn ein Luftraum kommt, das war so ein bisschen bei mir jetzt das Ziel. Also zwischen 300 Meter AGL und 1500 Meter Meer.

[00:19:53] **Lucian Haas:** Ich habe mir deinen Track mal angeguckt und der sieht schon ziemlich gerade ausgefliegen aus. Wie schwierig war es überhaupt, diesen Track so oder diese Wendepunkte so zu legen, dass du sagst, da kann ich an den meisten Lufträumen irgendwie so dran vorbeiziehlen oder dass ich sie auf jeden Fall überfliegen kann, ohne grossen Zickzack fliegen zu müssen? Wie lange hast du dafür gebraucht?

[00:20:16] **Andi Aebi:** Ja, ist noch schwierig zu sagen. Ich hatte ja mal verschiedene Grössen von Dreiecken geplant, aber ich sage jetzt einfach mal, so eine halbe Tage Arbeit war es so.

[00:20:25] Der Startflughafen war von mir so ein Wunsch. Wildberg, weil ich habe da die Schulung gemacht. Ich kenne die Flugschule dort, das sind ganz nette Leute. Es war so ein Herzenswunsch, da zu starten. Der Benny Hörburger hat mir auch ein Meteotipp gegeben, was da so lokale Wetterphänomene sind, über den ganzen Tag verteilt. Und dann habe ich mal geschaut, wie ich das da rund um die Flugplätze möchte. München, Nürnberg, planen. Es war nicht ganz einfach, aber mit den heutigen Karten kann man das so planen. Geht ja alles am Computer relativ fix, wo du das eingeben kannst. War dann einfach auch schwierig, sich dann die Lufträume im Kopf zu merken. Wann, auf welcher Strecke, ungefähr welcher Luftraum kommt, dass ich dann schon weiss.

[00:21:11] Weil im Flug selber, auf dem GPS,

[00:21:15] ja, du musst es schon wissen, wann die Lufträume kommen. Also du kannst nicht einfach nur blind nach dem GPS fliegen.

[00:21:21] **Lucian Haas:** Hattest du dann quasi wie so einen Spickzettel vor dir, wo dann steht, nach 70 Kilometern aufsteigen auf 700 Meter, um über den kleinen Flugplatz so und so darüber hinweg zu fliegen?

[00:21:35] **Andi Aebi:** Nein, ich versuchte es mir im Kopf zu merken. Es ging auch relativ gut. Ich habe vielleicht noch eine kleine Geschichte, aber grundsätzlich konnte ich es mir im Kopf merken.

[00:21:47] **Lucian Haas:** Ich habe in meiner Kindheit mal eine Weile in Argentinien gelebt. Da gibt es ganz viel Flachland, halt Pampa und Patagonien und sowas. Und da gibt es Straßen, die gehen teilweise 2000 Kilometer schnurgerade aus. Und die Locals, zumindest früher, als es noch keinen Tempomaten gab und sowas, die haben sich teilweise einfach Besenstiele zurechtgesägt auf die richtige Länge, um ihr Gaspedal einfach festzuklemmen, weil sie dann da geradeaus fahren konnten. Sagen sie, ich fahre jetzt immer mit 100 km/h da schnurstracks geradeaus. Und wenn was kommt, dann kann ich einfach mit dem Fuß gegen den Besenstiel treten und dann ist er weg. Und dann kann ich

auch bremsen und so weiter. Wenn du jetzt mit so einem Motorschirm so lange schnurstracks geradeaus fliegst, hast du auch quasi, also nicht einen Besenstiel, aber eine Möglichkeit, dein Gas irgendwie festzuklemmen?

[00:22:34] Oder musst du das wirklich die ganze Zeit halten?

[00:22:37] **Andi Aebi:** Also da gibt es natürlich so Feststellgas oder wie man den benennt. Das gibt es. Ich hatte das nicht. Ich hatte da auch einen Tipp bekommen. Da gibt es eine einfache Möglichkeit, ein einfaches Gummi. Dann arretierst du das auch mit deinem Gummi. Das hatte ich nicht. Ich hatte aber, du hast so ein Klett an dem Gas, sage ich jetzt mal. Und der Klett, der ist dazu da, dass das Gasgriff, dass der in der Hand ist, dass du den festzurren kannst, dass der nicht runterfällt. Aber du kannst diesen Klett einfach anstellen und das Handgelenk kannst du dann um den Gashebel ein bisschen rumdrehen und festklemmen. Das musste ich dann machen, weil ich hatte dann ein bisschen Probleme beim Betanken.

[00:23:24] Und dann konnte ich zumindest das Gas so ein bisschen arretieren. Aber sonst eigentlich meistens hatte ich es in der Hand. Auch für mich war das ein bisschen Sicherheitsaspekt, vor allem dann in der Thermik.

[00:23:38] **Lucian Haas:** Was war denn neben dem Start die grösste Herausforderung für dich bei diesem Flug? Nach

[00:23:45] **Andi Aebi:** dem Start, also als ich dann in der Luft war, wie gesagt, das war ja Meilenstein, der Start selber. Nach dem Start, da hatte ich sicher fünf Minuten Arbeit, wo ich dann all die Sachen, die ich an meiner Schulter, Hals, Karabiner eingehängt hatte, das hatte alles dann einen Platz beim Fliegen im Beinsack. Der Beinsack habe ich mir selbst gebaut und da war so ein Haupttank, der war im Beinsack drin. Das musste ich dann nach dem Start in der Luft umhängen. Das war dann so ein bisschen, ja, das klingt jetzt einfach. Das Problem ist, dass der kleine Schirm, der reagiert extrem schnell auf Gewichtsverlagerung. Und da fängst du einfach an zu rollen und das war ein bisschen herausfordernd, geradeaus zu fliegen,

[00:24:30] alles noch einzuhängen am richtigen Ort. Aber okay, das war nach fünf Minuten dann erledigt. Dann hatte ich meine Sitzposition und ich sage jetzt mal eben, wie gesagt, der erste Schenkel, morgen ruhige Luft, das war der angenehmste. Einfach wie gesagt, die Lufträume im Kopf halten, die Höhe im Kopf halten, weil der Korridor finde ich jetzt 300 Meter AGL, 1500 Meter Übergrund, das war so der Korridor, also die 700 Meter plus minus. Da sitzt nicht mega viel, das musst du schon im Auge behalten. Und dann mit der Thermik die Geschwindigkeit zu halten. Der zweite Schenkel war dann eben Gegenwind. Trotzdem muss ich bei Gegenwind 65 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit halten.

[00:25:16] Da musst du schon echt beschleunigen. Und beim Mekong fliegen, so ein Task bei der Weltmeisterschaft, was ging der? Vier Stunden, vielleicht fünf Stunden. Und der Endanflug, wenn der lang war, der war dann vielleicht so eine halbe Stunde, wo du wirklich voll konzentriert, voll beschleunigt warst. Und das ist eben der Unterschied. Ich musste acht Stunden konzentriert, voll beschleunigt fliegen. Und das war wahrscheinlich auch eine Herausforderung, die sich viele Piloten vielleicht nicht ganz bewusst haben. Weil auch im Flachland, also die Schweizer fliegen in den Bergen, und im Flachland, da denkt man, man ist so thermisch, aber in Deutschland, wo es ja weit und breit keine Berge hat, dann hat es durchaus auch im Flachland Thermik.

[00:26:04] Und das ist dann schon, da muss man einfach aktiv fliegen. Das ging dann schon auf die Nerven und auch physisch war das nicht ganz ohne. Auch, was vielleicht noch ist, die Sitzposition. Also die ist bei weitem, also die ist wirklich bei weitem nicht so bequem wie beim Bergfliegen, beim Liegegurtzeug.

[00:26:25] **Lucian Haas:** Mit diesem Thermikfliegen und dem Ausgleichen und dem Verstehen von den Böen, die da so ist, würdest du da sagen, dass du als gelernter und wirklich erfahrener Wettbewerbsflieger und sowas, da hast du echte Vorteile gegenüber

[00:26:39] klassischen Motorschirmfliegern, die vielleicht nur Motorschirm fliegen, weil die das gar nicht so gewohnt sind? Also könnte ein normaler Motorschirmpilot überhaupt so einen Rekord so angehen, wie du ihn jetzt angegangen bist?

[00:26:52] **Andi Aebi:** Ja, das ist noch schwierig zu sagen. Ich kenne die Szene nicht so gut. Aber was ich so höre, die Art und Weise, wie sie fliegen. Ja, sie fliegen ausser alter Thermik normalerweise. Sie haben ihre Paramotorschirme, die haben so Reflexprofile und die haben Trimmer dran. Und dann steht dann wirklich, ja, ja, nicht anbremsen, das heisst,

wenn ich da aktiv fliegen möchte, muss ich ja zuerst den Trimmer schliessen, bevor ich da wirklich aktiv eingreifen kann. Und das geht ja viel zu lang, also wenn da eine Turbulenz kommt und dich der Schirm verhaut, dann hast du ja nicht Zeit, den Trimmer von Hand zu schliessen, oder? Von dem her, also entweder sind die Schirme wirklich so stabil, dass da nie was klappt,

[00:27:40] da würde ich mich aber jetzt nie drauf verlassen. Also meine Erfahrung vom Wegkampfliegen, in den 25, 26 Jahren, wo ich Gleitschirm fliege, da würde ich mich nie rein auf den Schirm verlassen, dass der nicht klappt. Oder die, die dann so stabil sind, die haben dann auch keine Leistung, weil die ja den Fokus auf die Stabilität haben. Und dann geht dann ja auch die Strecke nicht mit dem Benzinverbrauch. Also das ist die Herausforderung, einen leistungsfähigen Schirm, so eine Mischung zu finden zwischen Leistung und Stabilität, dass man das hinkriegt. Und da war jetzt sicher der Vorteil, ich bin da aktiv geflogen, es war ein Zweileiner, ich hatte Trimmer dran, dass ich nicht beschleunigen musste mit den Füßen, das wäre dann physisch schon anstrengend gewesen, das hätte ich nicht durchgehalten, die 16 Stunden am Beschleuniger.

[00:28:33] Deswegen habe ich mir da Trimmer drauf gebaut. Aber natürlich, weil es ein Zweileiner war, konnte ich an den B -Händels, wenn es nötig war, das aktiv dann wieder zurückbremsen, jederzeit.

[00:28:44] **Lucian Haas:** Du bist einen Zweileiner geflogen, das ist ja auch völlig untypisch für irgendwelche Motorschirmfliegerei. Warum bist du überhaupt auf die Idee gekommen, zu sagen, ich nehme einen Zweileiner dafür? Ja, das

[00:28:56] **Andi Aebi:** war jetzt für mich ziemlich naheliegend, weil ich einfach die beste Leistung wollte, was es auf dem Markt gibt. Im Wettkampf beim Gleitschirmfliegen fliegen sie auch nur noch Zweileiner. Im Wettkampfschirm, einem reinrassigen Wettkampfschirm, das hätte ich nicht gewagt, das zu fliegen. Hätte man sowieso noch von der Größe her skalieren müssen. Also musste ich einen Hersteller finden, der mir Hand bot. Und Zweileiner, das ist ja ziemlich am Kommen, im C -Bereich. Und die haben schon eine coole Mischung zwischen Leistung, also sehr gute Leistung, und auch Geschwindigkeit. Ja, und von der Größe her, wenn du jetzt einen normalen, grossen Gleitschirm nimmst, den du zum Thermikfliegen brauchen kannst, musst du ja beschleunigen, auf 60, 65, was auch immer.

[00:29:45] Aber die haben ja dann bei 65 Stundenkilometer nicht mehr die gute Leistung, die sie im Trimflug haben, weil du ja den Anstellwinkel verkleinst. Die sind dann auch nicht mehr so stabil. Und da war natürlich dann die Idee, das Optimum wäre, einen Schirm zu bauen, der, wenn jetzt du sagst, du musst den ganzen Tag 65 Stundenkilometer fliegen, der bei 65 Stundenkilometer das beste Gleiten hat. Also die Größe so skalieren, dass er 65 fliegt im Trim, und da die beste Gleitzahl hat. Das Problem ist, dann kann ich nicht starten, das ist zu schnell zum Starten. Also ist da einfach der Kompromiss, welche Größe ich noch starten kann, und ich in der Luft nicht so viel beschleunigen kann. Und da war dann so eben die Größe 13 Quadratmeter projiziert.

[00:30:35] Wenn ich meinen Start zurückdenke, war ich froh, dass er nicht kleiner war. In der Luft wäre es vielleicht schön gewesen, noch zwei Quadratmeter weniger zu haben. Aber eben der Kompromiss starten, fliegen, war dann so bei 13 Quadratmeter, denke ich, ziemlich gut gewählt.

[00:30:52] **Lucian Haas:** 13 Quadratmeter. Ist dann nicht so ein Zweileiner Wettkampfschirm, mit dem man in die Luft geht, ist der dann nicht fürchterlich giftig dann schon?

[00:31:01] **Andi Aebi:** Ja, ein Wettkampfschirm, ja, durchaus. Also man muss dann auch schon berücksichtigen,

[00:31:07] welche Fläche beim Startgewicht ich hatte. Also bis das klappt, das braucht dann schon einiges. Gegen Ende vom Flug bist du dann leichter. Das macht dann auch ziemlich viel Unterschied zwischen Start und Landung. Aber wenn er kleiner ist, reagiert er aggressiver, wenn er klappt. Er klappt natürlich dann auch nicht so schnell. Ich habe dann auch ein bisschen durchgetestet den Schirm. Und die Skala, in der ich geflogen bin, der ist schon ziemlich zahm, relativ. Also die Klapper, die ich jetzt da geübt habe, über dem See, für mich mal zum trainieren, die waren beherrschbar.

[00:31:43] **Lucian Haas:** Klapper über dem See trainieren, hast du das auch mit dem entsprechenden Gewicht gemacht? Oder bist du mal solo fliegen gegangen mit dieser 13er Skala und hast das mal über dem See gemacht? Oder hast du gesagt, ich nehme mal 50 Kilo extra mit und gucke mal, wie sie dann reagiert?

[00:31:57] **Andi Aebi:** Nein, ich habe das bei einem normalen Bergfluggewicht. Das ist natürlich dann deutlich leichter. Aber man kann es dann so ein bisschen rein interpretieren. Okay, was würde denn, wie schnell reagiert er dann bei einem höheren Gewicht? Aber den Grundcharakter, ich war ja auch Testpilot über längere Zeit und konnte ich mir dann schon vorstellen, was das dann bedeuten würde.

[00:32:21] **Lucian Haas:** Nun, hattest du 1000 Kilometer geplant, am Ende ist das aber nicht ganz ausgegangen. Warum? Was ist passiert? Warum hat es nicht geschafft, auf die 1000 zu kommen? Ja, das war ein

[00:32:34] **Andi Aebi:** technischer Defekt. Der Hersteller vom Paramotor hat mich noch darauf hingewiesen. Er war dann ziemlich enttäuscht, dass ich das nicht reagiert habe auf seine Mahnung. Ich habe einen speziellen Tankdeckel benutzt. Das war so eine Verlängerung. Das ist ein bisschen einfacher zum Betanken. Dann habe ich mir gedacht, das ist super. Dann ist das Level zum Einfangen ein bisschen höher. Dann kriege ich nachher einen Deziliter mehr Benzin mit. Dann nehme ich das super. Aber was mir nicht bewusst war, ich habe es nicht ganz begriffen, was er gesagt hat, der Tankdeckel war geklemmt. Wie ein Korkzapfen auf einer Weinflasche. Der ist nicht verschweißt, sondern gesteckt. Der hat natürlich schon ziemlich stark.

[00:33:20] Im Normalfall hält der. Aber ich hatte da so eine Einrichtung. Da war beim normalen Tank hinten, das waren 18 Liter, da habe ich dann seinen Benzinschlauch angesteckt. Der Benzinschlauch war ein bisschen knapp von der Länge. Ich hatte vorne drei Zusatztanks. Einer links vom Karabiner, einer rechts und einer zentral. Schon ziemlich früh habe ich immer angefangen, dass der Haupttank hinten, die 18 Liter, dass die eigentlich immer ziemlich voll bleiben. Da habe ich immer schon früh begonnen, den Zusatztank anzuzapfen. Die ersten waren die zweiten Tanks. Die machten Widerstand. Das waren die ersten, die ich leer haben wollte. Der rechts, der war kein Problem.

[00:34:06] Aber wenn ich den nur rechts mal leere, dann bin ich asymmetrisch im Gewicht. Deswegen habe ich da ein bisschen gewechselt. Mal rechts, mal links. Und der links, da war einfach der Benzinschlauch vom Tank hinten rechts bis zum Zusatztank vorne links ein bisschen knapp. Habe das eingesteckt, habe mir dabei nicht so viel gedacht, dass jetzt da der Benzinschlauch ein bisschen auf Zug ist. Als ich mich dann so ein bisschen bewegt habe, habe ich dann auf einmal gesehen, mit dem Spiegel, weil den Tank hinten, den sehe ich nicht. Ich kann mich nicht drehen im Gurtzeug. Da habe ich so einen Spiegel dabei und mit dem Spiegel kann ich die Tankfüllung schauen. Und dann habe ich so, ich sage jetzt mal so nach 100, 200 Kilometer Strecke, habe ich gesehen, dass das Benzin rausläuft.

[00:34:57] Also da habe ich gesehen, wie es da raustropft am Spiegel. Und dann habe ich gesehen, dass eben der Tankdeckel, dass der rausgerissen war. Und in der Zeit, da sind schon, ich weiss nicht wie viel, einfach ein paar Deziliter, ein paar Liter, man weiss es nicht so genau, schon rausgelaufen. In den paar Minuten, wo ich es nicht gemerkt habe, dass der rausgerissen war. Dann musste ich dann halt improvisieren. Also den Tankdeckel, ich konnte den in der Luft, ich habe es dann später auch am Boden gesehen, das wäre unmöglich gewesen, den wieder ausstecken. Also musste ich den Deckel, der war noch fix am Schlauch angebunden, den rausreißen. Den Deckel habe ich dann in den Seitentaschen verstaut im Beinsack.

[00:35:44] Und den Schlauch, wie gesagt, der war ja schon kurz. Und dann musste ich mit einer Hand in eine kleine Öffnung vom Tank, der ja jetzt wieder Deckel, der war auf, wie beim Auto, wenn du den Tankdeckel öffnest, die kleine Öffnung, musste ich von Hand den Schlauch reinstecken und festhalten, weil durch den Luftzug hat er den weggeblasen. Also mit einer Hand musste ich den festhalten und mit der anderen Hand den Zusatztank halten und reinpressen. Das war ja dann schon schwierig. Und einmal ist es mir dann noch passiert, ein paar Stunden später, dass ich die Öffnung, ich konnte die nicht sehen, ich musste die erfüllen mit den Fingern.

[00:36:29] Wo ist das Loch? Und dann kann der Schlauch reinstecken und einmal, das sind ja so diverse, das war das Loch vom Tank, aber da sind dann noch verschiedene Schlitze und komische, ja, das fühlt sich dann ähnlich an wie der Tankdeckel. Und ich habe es dann an einem falschen Rohr reingesteckt und einfach auch nicht gemerkt. Eine Zeit lang da ist auch wieder Benzin rausgelaufen. Also ein zweites Mal wieder Benzin verloren. Ich habe den ja immer regelmässig getankt, also nicht ganz leer geflogen, weil die Gefahr war einfach da, wenn ich dann auf einmal zu viel Zeit brauche beim tanken, wollte ich das einfach immer hinten relativ voll halten. Dann habe ich dann auch mal eine Zeit lang diesen

[00:37:15] Schlauch, den Tankschlauch so gelassen hinten. Hab das mir ein bisschen angeschaut, dachte ich, doch das reicht, dass das hält, wenn ich mich nicht bewege. Dann habe ich mal eine halbe Stunde geflogen und habe es als ich dann wieder tanken wollte, habe ich mir den Schlauch angeschaut und der ist dann im Flug eben rausgeflogen. Das, was ich ja befürchtet habe beim tanken. Deswegen habe ich den beim tanken immer schon festgehalten. Aber beim normalen Fliegen war der mal einfach im Deckel drin. Dann hat es rausgesogen und in den Propeller genommen. Also dann hat es nochmals halbiert. Der war dann zerschnitten und dann war es echt super, super, super kurz, den Tank.

[00:38:00] Und das war dann schon eine mentale Herausforderung. Es war so ein bisschen demotivierend, weil ich so wirklich dachte, jetzt habe ich es einfach verhauen, weil es ist einfach meine eigene Blödheit. Zu wenig vorbereitet, zu wenig akribisch vorbereitet. Ja gut, okay. Aber schon vom Wettkampffliegen, ich habe mal eine Zeit lang Mentaltraining geübt. Also ein bisschen professionell. Da ist dann einfach so ein Punkt, das ist jetzt mal einfach egal. Du hast ein Problem, das musst du beiseite schieben oder einfach schauen, was kann ich jetzt noch beeinflussen, oder? Und das, was du beeinflussen kannst, das schaust du dir an und den Rest schiebst du beiseite, weil das bringt es nicht, dich da zu ärgern.

[00:38:48] Aber es war dann schon so, dass ich einen Schlauch hatte, der, keine Ahnung, 50, 70 cm lang war und dann musste ich die Tanks ausbauen mit einer Hand kopfüber 50 cm über dem Haupttank halten, mit einer Hand den Benzinschlauch in den Tank halten, in der anderen Hand hältst du den Tank. Du musst Gas geben, du musst geradeaus fliegen und Thermik hat es ja auch noch unterschrieben. Wie gesagt, er reagiert extrem schnell auf Gewichtsverlagerung. Also der fängt dann an zu rollen, oder? Das war schon eine Herausforderung. Auf der einen Seite das Positive war, es wurde mir echt nicht langweilig.

[00:39:35] Das war das Positive.

[00:39:37] **Lucian Haas:** So kann man das auch sein. Wie hätte das denn, wenn ich jetzt unten am Boden gestanden hätte und dich dann beim Tanken beobachte, ohne zu wissen, dass du gerade tankst und ich sehe dich quasi erstmal da fliegt einer schnurstracks geradeaus und plötzlich war das dann wirklich so, dass du dann beim Tanken angefangen hast zu rollen und von unten gesehen, hätte das so gesehen und plötzlich macht er irgendwelche Sprengchen für zwei Minuten und dann fliegt er wieder geradeaus?

[00:40:02] **Andi Aebi:** Das ist so. Das sieht man sogar am Track. Wenn man weiss, wo schauen, zweiten Schenkel, etwa in der Mitte, da sieht man immer wieder starke Geschwindigkeitsunterschiede. Ich bin dann natürlich schon in den Trim-Flug wieder zurückgegangen. Das ist ja logisch.

[00:40:17] Manchmal war es mir dann egal, ob ich da 45 Grad abgebogen bin. Hauptsache ich kann weiter tanken. Das hat man schon deutlich gesehen. Definitiv, ja.

[00:40:28] **Lucian Haas:** Wie nah warst du da dran, auch wenn du sagst im Kopf, ich habe da schon mal trainiert und so, aber wie nah warst du da dran auch zu sagen ach komm, ich gebe auf. Ich gehe jetzt landen, das ist vielleicht auch zu gefährlich hier in dieser thermischen Luft mit Sprit zu hantieren und das irgendwie kopfüber dahin zu halten und sonstiges.

[00:40:47] **Andi Aebi:** Ja, das ist noch schwierig zu sagen, wie nah ich dran war. Also grundsätzlich in so einer Situation, das ist nur eine Art ein bisschen in einer Wettkampfsituation. Da machst du so lange bis es technisch einfach limitiert ist, okay, jetzt habe ich zum Beispiel den Schlauch verloren, dann weisst du, es geht nicht, dann gibst du auf. Aber solange es eine Möglichkeit gibt, ich habe das probiert, okay, es ging von der Länge her, dann war für mich einfach der Fall klar in dem Sinn, machst weiter, gibst nicht auf.

[00:41:19] **Lucian Haas:** Das heisst, das ist auch etwas, wo dir deine frühere Wettkampfkariere als Gleitschirmflieger voll zugute gekommen ist. Weil du auch weisst, ich muss mich irgendwo einparken, also in dem Fall nicht einparken, aber beim normalen Gleitschirm vielleicht irgendwie, okay, ich muss jetzt hier diese Durststrecke durchhalten, Thermik zieht gerade nicht durch, aber an dieser Stelle parke ich dann bis in der Hoffnung, in einer halben Stunde löst vielleicht die nächste Blase in dieser stabilen Luft da unten noch aus und dann komme ich vielleicht doch wieder an die Basis und kann es noch bis ins Ziel schaffen.

[00:41:46] **Andi Aebi:** Das denke ich definitiv. Die Erfahrung habe ich aber schon gemacht. Wie gesagt, ich habe ja mal

[00:41:54] mich mal beraten lassen, ich habe Stunden genommen beim Metalltrainer, und das habe ich ja nicht zum Spass gemacht, sondern wirklich, weil ich gemerkt habe, ah, da muss ich daran arbeiten, da kann man noch ein bisschen was lernen, das braucht es beim Wettkampffliegen und bei dem Flug war es definitiv auch so, schon nur vor ein paar Jahren davor, ich hatte ja ein Jahr davor die 600 Kilometer geflogen und da wollte ich eigentlich auch schon aufgeben, ich war im Nachhinein sehr froh, dass ich das nicht gemacht habe, und das war mir auch eine Lehre, auch beim normalen Gleitschirmfliegen, dann gibst wie auf, landest, nach dem Landen analysierst den Flug, nachdem du dich mal erholt hast, und wenn du dann ganz nüchtern das Ganze analysierst, kommst auf den Schluss,

[00:42:45] hätte es jetzt nicht aufgeben müssen, oder hätte es das und das machen können, und das ist sicher Erfahrung, die du dann mitnimmst, wo du genau bei einem solchen Flug dann einfach zurückdenkst, weisst du noch, nicht aufgeben, ich hatte nachher Unterstützung von unten, ganz viele, die mich da mitgefiebert haben,

[00:43:05] auch mental unterstützt haben, und ja, das war dann wirklich sehr motivierend, wollte ich sagen, da wirklich weiterzumachen, also für mich war es in dem Moment, wenn ich noch tanken kann, mache es weiter, kein Thema zum Aufgeben.

[00:43:20] **Lucian Haas:** Nun war klar, in der Luft die 1000 Kilometer schaffst du nicht mehr, wie hast du denn dann in der Luft so umgeplant, dass du trotzdem, wo musstest, ich mache ein FAI -Dreieck und ich komme vielleicht auch wahrscheinlich noch irgendwie wirklich zum Startpunkt zurück?

[00:43:36] **Andi Aebi:** Also, es ist noch schwierig, da ich ja jetzt den Flug nicht x-mal und nicht akribisch jetzt genau geschaut habe, wie viel Benzinverbrauch ich tatsächlich habe, das ist eben schwieriger zu messen, als man denkt, man hat verschiedene Gewichte, am Start ist es schwerer und der Wind und so weiter, auf jeden Fall es war ein Gefühl, eine Bauchentscheidung, wo ich mir gesagt habe, okay, es reicht nicht, also die Entscheidung war gut, weil es hat dann wirklich, der Tank war echt leer, als ich am Ziel angekommen bin, es war ein Bauchgefühl, okay, es reicht nicht mehr, ich hatte, wie gesagt, den Luftraum bei den 1000 Kilometern, es war so ein bisschen im Kopf, ich hatte mir wirklich alle Optionen vom Abkürzen, ich hatte da diverse Dreiecke im Kopf, wo ich was abkürzen kann, aber es ist schon sehr begrenzt, was die Möglichkeit war, ich war dann noch rund um den Flugplatz München,

[00:44:35] er ist ja relativ gross, da kann es nicht einfach direkt zurückfliegen und dann habe ich einfach mal so viel abgekürzt, dass ich noch um die Lufträume herum kam, ich bin etwa mit 2 Deziliter, also 0,2 Liter Benzin gelandet, wenn man denkt, dass ich mit 60 Liter gestartet bin, mit 0,2 Liter gelandet bin, nach 14 Stunden, das kann man eigentlich gar nicht rechnen, also es war Glück und ein gutes Bauchgefühl. Also Glück des

[00:45:09] **Lucian Haas:** Tüchtigen dann da am Ende noch.

[00:45:12] **Andi Aebi:** Genau, genau, ja.

[00:45:14] **Lucian Haas:** Glaubst du, dass so ein Rekord, wie du ihn da geflogen hast, wird, ich weiß jetzt nicht, wie das in der Motorschirm -Szene, da bin ich ja selber auch nicht so drin, wie der da diskutiert wird, aber glaubst du, dass sowas auf gewisse Weise dort vielleicht auch Schule macht, dass da jetzt die Leute anfangen nachzudenken, halten da vielleicht demnächst auch Zweileiner in der Motorschirm -Szene verstärkt Einzug, weil es heisst, vielleicht brauchen wir solche leistungsorientierte Schirme, um zumindest diese grossen Strecken dann rekordhaft so fliegen zu können? Ja,

[00:45:47] **Andi Aebi:** so was materialmässig geht, da ich ja nicht mehr Testpilot bin, das ist noch schwierig zu sagen. Ich hoffe einfach, dass das so weitergeht mit der Entwicklung, aber die Vergangenheit hat das gezeigt, da geht ja immer weiter, man denkt, das ist jetzt fertig, da kommt immer wieder was Neues, was Besseres, das wird sicher so weitergehen. Das Andere, das Schule machen wird, dass vielleicht auch andere Leute motiviert sind, das hoffe ich doch sehr, weil ich bin ja diesen Flug ohne Vorbereitung, in dem Sinn, dass ich das jetzt schon zehn Mal trainiert habe und beim elften Mal hat es funktioniert, einfach mal geflogen, ich habe einfach die Wetterprognosen abgewartet und ich bin es geflogen, wäre das Problem mit dem Betanken nicht gewesen, mir hatten 79

[00:46:35] Kilometer gefehlt, um die Tausender abzuschliessen, das ist eigentlich nicht viel, das wären fünf Liter Benzin gewesen, das ist, ich habe mehr verloren, den ganzen Tag auf dem Weg und das ist ja ein Zeichen, dass die Anderen, die

sollen das machen, die sollen die 1000 Kilometer machen, ich würde mich sehr freuen, wenn da jemand das jetzt anpacken würde, die sehen ja die Strecke, die können das Material jetzt so kaufen, vom Motor her, das ist ja frei erhältlich, das war ja nichts spezielles, dass sie das machen, weil ich finde, es kann ja nicht sein, dass die Paramotor-Szene, ich sage jetzt mal, nicht gerade die Rekorde, aber so die, die das so mitfliegen, die grösseren Strecken machen, nicht weiter fliegen, als die, die ohne Motor fliegen, in den Alpen und

[00:47:28] was für mich sehr speziell ist, weil ich finde, Paramotor und Gleitschirmfliegen ist ja extrem ähnlich, aber es sind wie zwei Parallelwelten, die Leute, die kennen sich nicht so, also entweder fliegen sie nur Gleitschirm oder nur Paramotor und in der Paramotor-Szene haben sie mich ein bisschen ungläubig angeschaut, wenn ich ihnen was erzählt habe, selbst am Tag, am Flug, als das in den sozialen Medien ein bisschen die Runde gemacht hat, das konnten sie ja live mitverfolgen, da kamen die Kommentare, das ist unmöglich, geht nicht, das wird nicht möglich sein, also von der Paramotor-Szene. Hingegen, bei der Gleitschirm-Szene bin ich angesprochen worden,

[00:48:16] regelmässig, also nicht im Bösen, aber einfach so in Neugier, haben sie mich gefragt, was ist denn die Herausforderung, du hast ja einen Motor, also da sieht man ganz typisch die zwei Welten, die einen, die sagen, das ist unmöglich, die andere Welt sagt, wo ist dann die Herausforderung, die Wahrheit liegt ja irgendwo dazwischen, aber das war für mich schon sehr witzig, das zu erleben, die zwei Welten, wie die da aufeinanderprallen.

[00:48:44] **Lucian Haas:** Jetzt, wo du die 1000 Kilometer nicht erreicht hast, trotzdem den Erfolg gefeiert hast, zu sagen, ich habe einen Rekord geflogen und wirklich, ich bin noch zu Hause angekommen, also bei deinem Startpunkt angekommen und ich habe alle Probleme, die aufgetreten sind, wirklich so gemanagt, dass das eigentlich gut war. Würde es dich dann trotzdem noch mal reizen, zu sagen, okay, beim nächsten Jahr, wenn vielleicht wieder mal ein langer Tag ist und will ja die Bedingungen voll danach anstehen, will ich es noch mal probieren, dass ich dann diese 1000 wirklich schaffe, also zählt für dich diese Zahl 1000 irgendwie etwas oder reicht es dir, jetzt zu sagen, ich hätte es ja schaffen können, hätte es diese Probleme nicht gegeben, also das habe ich schon gezeigt, diese 1000 sind mir jetzt gar nicht mehr so wichtig?

[00:49:29] **Andi Aebi:** Also momentan, mir ist es jetzt nicht so wichtig, das nochmals zu machen, vielleicht mache ich es mal noch, wenn ich einfach Lust dazu habe, aber ich hoffe eigentlich eher, dass das andere Leute vielleicht anpacken, dass da Lust drauf kommt, weiter zu fliegen oder einfach auch zu sehen, was möglich ist. Es muss ja nicht ein tausender Erfolg sein, aber es kann ja auch in seine schöne Tour, 400 Kilometer von A nach B sein, dass sie ja sehen, ey, das ist ja machbar, und zwar einfach machbar. Ja, für mich jetzt persönlich endlich 1000 zu knacken, ja, es wäre schön gewesen, klar, ich war zum Zeitpunkt, wo ich da abgedreht war, wo ich wirklich für mich den Entschluss, okay, ich drehe ab, ich kürze es ab, das war schon sehr

[00:50:15] demotivierend, weil es ist anstrengend, so lange in der Luft zu bleiben, das mache ich jetzt nicht unbedingt jeden Tag, es war mehr so das Ziel, mach das einfach mal einmal, aber man sieht ja am Track ganz genau an, was das Ziel war, weil für 880 Kilometer, die hätte ich viel einfacher fliegen können, indem das ich nur 880 Kilometer in Reel auch geflogen wäre. Also man sieht, es wäre machbar gewesen, man kann starten, und ja, ich hoffe, dass es gibt einen Schub beim Paramotorfliegen, vielleicht auch, dass neue Leute beginnen zu fliegen, die da sehen, was man da alles erreichen kann, was vielleicht die Herausforderungen vom Flug selber sind, bei den 1000 kann ich dann später noch erklären,

[00:51:06] aber grundsätzlich, es war, ich finde es jetzt nicht extrem schwierig zu fliegen, also für mich ist es jetzt nicht mega reizbar, rein vom

[00:51:19] Anspruchsverhalten, mehr die nochmals zu fliegen, weil ich finde, das können viele fliegen, vielleicht nicht gerade jeder, man muss es einfach auch wollen, das Durchhaltevermögen haben, aber technisch kann das jeder fliegen.

[00:51:36] **Lucian Haas:** Du hast gesagt, in der Schweiz fliegst du auch mit dem Elektromotor dann, auch weil das nur zugelassen ist, und damit mit Flugplatzzwang oder sowas. Wenn man jetzt ausserhalb der Schweiz gucken würde, gibt ja auch immer so die Ideen, kann man nicht einen kleinen Elektromotor, auch nutzen, um klassisch Gleitschirm zu fliegen und den nur als A Starthilfe zu nutzen und B dann vielleicht als kurze Überbrückungshilfe für die Todphasen, wo du sagen würdest, also wie so ein Segelflieger, der zwischendurch vielleicht seinen Motor anschalten kann und zu sagen,

bevor ich hier außen lande, nutze ich den aber dann lieber, um noch weiter zu kommen. Aber es wäre eine Möglichkeit quasi ganz neue Möglichkeiten auch fürs Freifliegen zu eröffnen, wenn du sagst, so diese Todphasen kann ich kurz mal überbrücken.

[00:52:22] Wäre das ein Ziel für dich, da auch ganz neue Sachen vielleicht anzugehen?

[00:52:27] **Andi Aebi:** Ja, wie eingangs schon erwähnt, glaubst du, das war das Jahr 2006, plus minus in dem Bereich, da war ja eine richtige Goldgräberstimmung, bei wirklich ganz vielen namhaften Herstellern, Advans und wirklich ganz viele grossen anderen Herstellern waren auch dabei, die haben ja versucht, eine E -Aufstiegshilfe zu machen. Und die waren wirklich intensiv am Arbeiten, und breit abgestützt, also in viele Richtungen haben sie geforscht, getestet und es kam nichts auf den Markt. Und das zeigt halt, dass aktuell das Material noch nicht reif ist, sie haben es nicht hingekriegt, genau das, was du jetzt sagst, was Kleines, so ein bisschen zu starten, 500 Meter rauf und dann Thermik zu fliegen, wäre jetzt einfach auch blöd von mir zu sagen, ja, das wäre super und bauen wir was, das haben sie jetzt wirklich über ein Jahrzehnt versucht

[00:53:23] und es kam echt nichts auf den Markt. Aber die Benzinmotoren, wenn man jetzt einfach das Ausland anschaut, die sind ja auch mittlerweile relativ leicht, leise, ich sage jetzt mal so ab 15 Kilo, 15, 18 Kilo bekommt man was, eine Wettkampfausrüstung, wo ich dazu mal mit dem Wasserballast, das ist ja 33 Kilo, also von dem her, sie ist ja deutlich leichter als eine Wettkampfausrüstung mit Wasserballast, zum Starten kein Problem und mit ein bisschen Übung kann man da wunderbar Thermik fliegen, also ich kann auch den Benzinmotor einfach abstellen, man ist ein bisschen träger im Gurtzeug von dem zusätzlichen Gewicht, die 18 Kilo, aber es ist ja auch nicht alle Welt,

[00:54:13] also man könnte auch schon jetzt mit einem normalen Benzinmotor, wenn du was leichtes kaufst, wunderbar Thermik fliegen und man muss ja, meiner Meinung nach, auch nicht so einen super schweren Motor mit mega viel PS kaufen, weil die Gleitschirme, die sind ja von der Leistung her besser als früher, also kann man mit der Motorleistung zurückgehen und so ganz viel Gewicht sparen. Zum Ende würde

[00:54:38] **Lucian Haas:** ich gerne noch eine kleine Idee mit dir besprechen, ob du in die Richtung auch schon mal überlegt hast, ich habe das mal, ich weiss nicht, Gleitschirmdrachenforum oder irgendwo so gelesen, da gab es eine Diskussion, könnte man nicht sagen, dass man mit Elektromotoren, wo man sehr genau mit der Elektronik messen kann, wie viel Strom der gerade verbraucht, also wie viel Leistung der gerade bringt, um damit quasi Gleitschirme leistungsmäßig zu vergleichen, indem ich sage, ich mache wirklich einen absoluten Level -Flug, stell den so ein und gucke jetzt, wie viel Strom, wie viel Leistung brauche ich, damit der Gleitschirm gerade ausfliegen kann und absolut seine Höhe hält, um daraus auch zu sagen, ich weiss jetzt, welcher ist der Gleitschirm und der etwas weniger bessere, also von dem, wie er trägt und sowas.

[00:55:23] Hast du solche Versuche für dich selber vielleicht auch schon mal gemacht oder in die Richtung gedacht? Absolut, absolut.

[00:55:30] **Andi Aebi:** Also wenn ich jetzt noch Testpilot wäre, das wäre das Erste, auch hier in der Schweiz, dass wir das anschaffen und dann im Ausland solche Tests machen würden. Also ich mache das auch selber für mich, wenn wir mit Kollegen fliegen, die vielleicht gleich schwer sind, nimmst denselben Motor und hast du mal dieselbe Basis als Gurtzeug und als Motoreinheit und das haben wir oft gemacht, dass wir, man muss nicht mal, also man kann natürlich so wie du sagst, Level halten, ganz präzise, dann hast du natürlich eine super Messung, aber es reicht auch schon, wenn du zum Beispiel sagst, du fliegst jetzt einfach mal eine Stunde von A nach B, machst etwa dieselben Drehungen, Kurven, dieselben Figuren miteinander in der Luft und dann nach einer Stunde schaust du mal, wie viel Benzin, das du oder dein Kollege verbraucht hat und dann tauschst du die Schirme, fliegst wieder genau eine Stunde und schaust wieder und dann kann schon immer wieder dasselbe zum Vorschein, dass immer ein Schirm braucht einfach weniger Benzin als der andere und das war wirklich, das war auffällig, also das ist mega gut reproduzierbar und die meisten Gleitflüge, dann gehst du jeden Tag einen Berg rauf, hast 1000 Höhenmeter Differenz oder 1500, aber dann ist das schon ein ziemlich hoher Berg,

[00:56:51] im Verhältnis ist das ein kurzer Gleitflug, da musst du dich noch anpassen und beim Paramotor kannst du morgens um 6 Uhr absolute tote Luft im Flachland rauf und 10 Kilometer fliegen ohne Probleme und das immer wieder

wiederholen, also von dem her, das ist ja genau das, was ich auch gesagt habe, vom Breiten, du wirst immer viel breiter vom Wissen, von den Möglichkeiten und das finde ich genial, absolut. Kennst

[00:57:24] **Lucian Haas:** du Hersteller, die diese Möglichkeit schon nutzen? Ja, das kenne ich. Wer macht das zum Beispiel?

[00:57:29] **Andi Aebi:** Zum Beispiel Fee, auch da, wo ich den Schirm herhabe, also der Benni, der fliegt privat auch sehr viel mit dem Paramotor und der kann immer wieder am Abend seinen Schirm schnell starten, irgendwo auf einer Wiese was einstellen, wieder landen, zusammen Vergleichsflüge machen, also da kann er sich schon enorm viel Zeit sparen oder dieselben Ergebnisse in einfach kürzerer Zeit abfliegen, also das macht er sich schon zu Nutze.

[00:57:57] **Lucian Haas:** Wärst du mit solchen Möglichkeiten gerne wieder Testpilot?

[00:58:00] **Andi Aebi:** Ja, definitiv, also wenn du dann natürlich sagen kannst, kannst du gleich von zu Hause oder wenn du einen Flugplatz in der Nähe hast, da zu starten, das erleichtert einem die Arbeit schon auch, definitiv.

[00:58:14] **Lucian Haas:** Wunderbar, Andi. Vielen, vielen Dank für deine Erzählung rund um deinen Rekordflug, den Vergleich von Motorschirmfliegen und normalen Fliegen und wie sich beide Szenen oder beide Flugarten doch eigentlich wunderbar ergänzen und befruchten können. Vielen Dank. Vielen Dank dir.

[00:58:37] Podz-Glitz ist der Podcast des Gleitschirmblogs Looglights. Alle zwei Wochen erscheint eine neue Folge. Und wenn du jetzt gleich noch mehr hören willst, dann findest du bereits mehr als 140 Stunden an interessanten Talks im Archiv, zu finden auf Looglights und überall dort, wo es Podcasts gibt.

[00:58:56] In so einem Angebot, stecken natürlich viel Zeit, viel Arbeit und einiges an Kosten. Wenn dir gefällt, was ich dir hier biete und du auch in Zukunft noch mehr von Podz-Glitz hören und Looglights lesen willst, dann werde doch zum Unterstützer beider Projekte. Welchen Betrag du als Förderer gibst, kannst du ganz frei wählen. Mein unverbindlicher Vorschlag sind 60 Euro im Jahr oder umgerechnet 5 Euro im Monat. Alle Informationen, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du auf der Website looglights.blogspot.com. Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Looglights schreibt sich Lu-Glitz. Allen Förderern sage ich Danke. Auf bald. Fall nicht vom Himmel. Ciao.

English

English · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf

Show notes

How former paragliding world champion Andi Aebi set a sensational record with the Motorschirm

The largest FAI triangles flown so far with the paraglider reach around 350 kilometers. Even for foot-launched power wings, the records for triangle flights are or were in a similar range.

Therefore, it was already an imposing announcement that made the rounds on social media on July 15, 2024. Someone is on their way to break the 1000-kilometer mark on a closed triangle course. Will he make it? The live tracking lines were glowing.

This one is no stranger to the paragliding scene. The Swiss Andi Aebi was a test pilot at Advance for years, won the Paragliding World Cup in 2008 and became world champion in 2009. How he came up with the idea to now go on a record hunt with the powered paraglider, he tells in this episode 142 of Podz-Glitz. And of course, what he experienced along the way as well.

Because the flight did not go completely smoothly after all. That Andi was still able to submit a distance of 883 km as a new record for ratification with the FAI is also thanks to his great experience and the mental training from competition paragliding.

It is not just about motor-gliding here at all. Because basically, Andi Aebi has fused two disciplines. He completed the flight with a powerful two-seater, but with only 13 square meters of projected area, to ride through the skies quickly and fuel-efficiently. And so we also talk about, among other things, how motor and free flight can fertilize each other.

If you want to promote Podz-Glitz and the blog Lu-Glitz, you can find all the relevant information at:

<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Music:

Track: Milky Way | Artist: John Patitucci

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=Kx13IozG60>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdLJU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS Andi Aebi:

- Andi Aebis Flugschule Flugbasis: <https://flugbasis.ch/>
- Flight base on Instagram: <https://www.instagram.com/flugbasis/>
- Flight base on Facebook: <https://www.facebook.com/Flugbasis/>
- Andis' record flight in the XContest:
<https://paramotors.xcontest.org/world/en/flights/detail:AirBaseOne/15.07.2024/03:45>

Transcript

[00:00:03] **Andi Aebi:** I

[00:00:05] I think paramotor and paragliding are extremely similar. But they're like two parallel worlds. People don't really know each other. So either they only do paragliding or only paramotor. And in the paramotor scene, they looked at me a bit skeptically. They made comments like, that's impossible. On the other hand, in the paragliding scene, I'm approached regularly. Not in a bad way, but just out of curiosity, they asked me, what's the challenge? You have an engine, after all.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Podz-Glīdz, the Lu-Glīdz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Andi Abbi. And I am Lucian Haas.

[00:01:09] The largest FAI triangles flown so far with a paraglider come to around 350 kilometers. Even with foot-launched power wings, the records for triangle flights are or were in a similar range. That's why it was already an imposing statement that made the rounds on social media on July 15, 2024. Someone is on their way to crack the 1,000-kilometer mark on a closed triangle course. Will he make it? The live tracking lines were glowing. This guy is no stranger to the paragliding scene. The Swiss Andi Abbi was a test pilot at Advance for years, won the Paragliding World Cup in 2008, and became world champion in 2009.

[00:01:56] In this 142nd episode of Podz-Glīdz, he talks about how he came up with the idea to go on a record hunt with the powered paraglider. And of course, he also talks about what he experienced along the way, because the flight didn't go perfectly smoothly after all. The fact that Andi was still able to submit a distance of 883 kilometers as a new record for ratification with the FAI is also thanks to his great experience and the mental training from competition paragliding. In any case, it's not just about powered paragliding here, because basically, Andi Abbi fused two disciplines. He completed the flight with a high-performance two-liner, but with only 13 square meters of projected area, in order to ride through the skies quickly and fuel-efficiently.

[00:02:42] And so we also talk about, among other things, how motor flight and free flight can fertilize each other. If you enjoy Podz-Glīdz, then support my work as a patron. You can find out how to do that very easily on the Gleitschirm-Blog Lu-Glīdz, specifically on the "Fördern" page.

[00:03:05] Andi, how hard is it to do a foot launch from a flat field with a motor, 60 liters of fuel, and an aircraft that's only 13 square meters?

[00:03:18] **Andi Aebi:** Yeah, it was challenging. And I don't want to do it that regularly because the takeoff speed is already very high. We were hoping for wind, but it was actually completely still. There was even a bit of a tailwind. So, getting the takeoff speed was already a limit. How long was your takeoff run? Yeah, I have to estimate that now. But I already ran about 80 meters.

[00:03:45] **Lucian Haas:** 80 meters? With 60 liters of fuel and all that? So do your legs actually start getting heavy? Like, you're hoping, "Come on, finally carry me" or something?

[00:03:55] **Andi Aebi:** Exactly, exactly. So your legs just don't want to keep up anymore. And of course, when you start thinking, "Okay, abort the start," it just has to work out, right? If you're at a certain speed, stopping again would be really difficult. Have

[00:04:08] **Lucian Haas:** have you tried that in any way

[00:04:10] **Andi Aebi:** Have you tried that in any way before? Trained? Like, just flying with less fuel? So not with 60, but maybe with 30. Yes, I did that. But really, the fighting weight, the 60 liters, I did that twice. Once last year, when I flew the 600 kilometers. And the second time was during the record attempt, or during the record, yeah.

[00:04:36] **Lucian Haas:** But it's not like you're saying I'm building a frame or something. I just go out without a glider with the corresponding weight. I run quickly on my back, just to get a feel for how it actually feels. So, of course, I've...

[00:04:49] **Andi Aebi:** I've already done that. During the assembly, on the simulator, during the sewing—let's say, in terms of construction. I've obviously spent hours on that. Where do I put it, where do I hang it so that I have a good balance? I've practiced that, of course, during the whole build. But then the actual start, pulling up the glider, the running motor. That was, as I said, just twice during the flights. How big is the fear of tripping in something like this? To be honest, I didn't sleep at all the night before both times. Wow. That was intense, yeah.

[00:05:26] **Lucian Haas:** But mainly, is this start really the exciting part? Is it basically the hardest thing about a flight like this? Getting off the ground at all with that kind of weight?

[00:05:37] **Andi Aebi:** Yes, that's one of the challenges. The takeoff. I'm under time pressure. I have to take off more or less exactly on the minute because the flight is already planned. Regarding the speed, the later I start and have a failed takeoff, the more it would just eat into the time I have in the air. There are other things to consider as well. The takeoff is just such a milestone, I'd say.

[00:06:04] **Lucian Haas:** Now, you had a 1000-kilometer FAI triangle planned. For a normal pilot who thinks, okay, you can do it with a normal paraglider, the best ones are currently 350 kilometers or something. That's currently the record for what can be achieved with a paraglider. Now someone comes along and says, okay, I'll do it with a motor, I'll reach 1000 kilometers. Before we talk about the actual flight and the process of it, how do you even come up with the idea to say, I'm going to set myself this 1000-kilometer goal, which is probably extraordinary even for motor gliders. Yes,

[00:06:41] **Andi Aebi:** that's still funny. Opinions are a bit divided.

[00:06:47] Paragliders started doing that regularly. It's not just one. There are already several who fly 350 kilometers FAI. That's already impressive. A lot of things have to line up perfectly. They also need a lot of approaches. Then I saw on the X-Online XContest page that there's a category for paramotors. Out of wonder, out of curiosity, I looked up what they do. And then I found that the Germans are doing a bit of advertising for it. It's such a small scene. They're doing 350-kilometer FAI triangles. I took a look at one of the flights. He started somehow in the morning at 7 a.m. and landed at 1 a.m.

[00:07:33] Yeah, it was actually a bit surprising to me that the paramotor scene doesn't really do much longer flights than the glider scene. The record is already higher, so it's already at 500. Or the official world record is, I think, if I looked it up correctly, at 540 kilometers. There are unofficial flights of nearly 600 kilometers. But that was still two years ago, they didn't have those yet. And then I spoke with Benni Hörburger. Something has to be possible there. You just have to manage longer flights. I said to him once, we can build a glider right out of the gate, optimize a few things, and then we'll fly 700 kilometers.

[00:08:20] Then I saw that some people are already getting close to 600 kilometers, FAI triangles. Then I spoke with Benni again. Ideally, it would be 1,000, just in terms of the number. A four-digit number. And for me, the goal was also to do it with as little effort as possible—meaning, without me having to train for years, what can we simply build technically to fly 1,000 kilometers? That was sort of the starting point, how the idea came about.

[00:08:54] **Lucian Haas:** Now you're Swiss, you live in the middle of Switzerland, and please correct me if I'm wrong, but if I remember correctly, you're actually not allowed to fly a motorized glider in Switzerland, are you? No. No, that's right.

[00:09:05] **Andi Aebi:** That's forbidden in Switzerland. The only exception is electric paramotors with a mandatory launch site. And the scene there is already very small. We were there, and also at ADVANCE. There was such a gold rush atmosphere regarding the development of electric paramotors. ADVANCE was involved in that too. And that was

also around the time I took my exam and got a bit into the scene. Since then, I've also had an electric paramotor that I fly a few times. But for leisure, it's still the gasoline one I fly abroad, where we always do a trip with a few colleagues for about a week a year, flying from A to B.

[00:09:49] and try to do some fun stuff. That's just what I know. But it is extremely fun. I mean, it really fascinates me.

[00:10:02] **Lucian Haas:** What fascinates you about powered paragliding then? I mean, you're someone who has already celebrated quite a few successes in normal paragliding, someone who really belongs at the top of the world. You were once a world champion, you were an overall World Cup winner. One in 2009, the other in 2008. You're actually the type where you'd say he's a paraglider at heart, who fights with thermals and all that, knows how it works, and exposes himself to the freedom of the skies there. And now he chooses powered paragliding just to barrel off there with a motor-glider on his back. What

[00:10:37] **Andi Aebi:** What appeals to you about it? My heart beats for flying, of course. And paragliding, you can do that in Switzerland, and I was able to start at 16. And it's truly beautiful, the freedom. What it's like with paragliding is, you go to a mountain, big or small doesn't matter, you turn up in the thermals, you can go on a route, you can do aerobatics, motor flying, you can do hike and fly, it's all beautiful. But what you can't do is, you can only choose the route to a limited extent. So you can't do 5 kilometers, 10 meters above the ground, yeah, maybe along a coast, but that's also predetermined, where you can fly through. And with paramotor flying, you simply have even more freedom.

[00:11:24] So it complements paragliding in certain areas, in that you have more options—let's say, flying over a cloud, flying over the fog constantly, so not just passing by briefly in glide, but really planably. Or flying over certain terrain structures, completely independent of the thermals. And that's fascinating. You also have,

[00:11:54] In terms of flight technique, there are a few more things; you also have the motor shoe that you can play with, which is fascinating. I mean, if you can really utilize that, even in a turn, a meter above the ground. Normally, you would just hit the ground with the paraglider, but with the motor, you give it a little gas. It's different. It's just different. You have to like it, you have to want it, but if you recognize the possibilities and then actually use them, you can really experience things that are truly unreachable with a paraglider. And personally, I also find it more social. So I can go with a group, four, five, six, seven, eight colleagues,

[00:12:40] we can arrange something and fly it. Without stress, without anyone drowning. That's the fascinating thing I love about paramotoring.

[00:12:50] **Lucian Haas:** So you also really do hiking tours, so to speak, with the powered glider, where you say, I'm on the road for a week and we start somewhere, land together somewhere else, pitch our tents there or whatever, and then we continue the next day.

[00:13:03] **Andi Aebi:** Exactly. That's exactly the point. They do something like an X-Alps with paragliding too, but that's for the elite. And like I said, not everyone can join in. And with paramotor flying, it's obviously much cooler because people actually join in. You can have fun in the air, you can plan things, you can say, okay, we see something on the way, we can also change the plan in the air, take a lunch break, and take off again. And I've never experienced that with paragliding—that it's so predictable; that might happen once, but that would be a once-in-a-decade experience.

[00:13:49] And with paramotoring, you can control that very consciously, and yes, that's the difference. You

[00:13:58] **Lucian Haas:** You also just mentioned this low-altitude flying, where you say you can fly a curve and with the paraglider you'd just crash because it still has its sink rate, and you can only just compensate for that sink rate with the motor thrust so that you fly level or something. Are there things where you'd say, because you can feel a bit with the motor how much energy I actually need to stay at an altitude with a paraglider or something, are there things where you'd say I'm also learning certain things by flying the paraglider that I can then apply again when free flying?

[00:14:34] **Andi Aebi:** Absolutely, absolutely. It starts with the fact that you can get into flight time relatively easily, yeah, you just fly, right? So you get into training relatively quickly and can then consciously, maybe on a day when there are no thermals, practice things that I might only get four or five glides for every ten minutes during normal paragliding, but with a paramotor you just have, yeah, hours in a row. And yeah, I can definitely practice more and also

train things better because I can fly into a calm flight zone more easily. I've also learned new things that aren't present in paragliding, besides, as I said, the motor thrust.

[00:15:23] But it still helps me, of course, to better understand the angle of attack, how it reacts to that when paragliding, and I can then apply that when paragliding. Definitely.

[00:15:36] **Lucian Haas:** Did you become a better pilot through powered glider flying? Like, even better, the best? I'd just say,

[00:15:44] **Andi Aebi:** broader. You simply have a better understanding.

[00:15:48] The knowledge simply becomes broader. Whether that makes things better is still difficult to define for a specific aerobatic maneuver or a technique in the air. But it definitely becomes broader. And I just think that the broader a pilot's skillset is, I'm sure that's an advantage. Definitely.

[00:16:07] **Lucian Haas:** If it were possible, let's talk a bit about the future or just visionarily—would you like to offer a combination, even in the training, where you'd say, "Look guys, first you're learning paragliding, then I'll show you a bit of powered flight, and then with motor support, because you can maintain this altitude and not lose it, we can practice certain things much better again?" Or if you have a very light motor, maybe we'd say practice thermals, but if you fall out, you don't lose altitude, you climb again and fly back to the same spot towards the thermals, and then maybe we can achieve much more success in a shorter amount of time?

[00:16:41] **Andi Aebi:** That would be amazing, of course. But it's obviously difficult to think about something that just isn't possible by law. And from that perspective, yeah. But it definitely wouldn't be like that. It would be a really nice addition if it were feasible.

[00:17:01] **Lucian Haas:** Let's go back to your record flight. It should be a 1,000-kilometer triangle, which basically means a triangle is the same as a schenkel triangle; you basically have to fly more than 300 kilometers in a nearly straight line every time. In terms of execution, isn't that also kind of boring when you know, okay, I have to fly straight for 10 hours now?

[00:17:30] **Andi Aebi:** Yeah, that's how it is. It's certainly not super exciting.

[00:17:36] Although, for example, with the flight I had, the first leg towards the north, the air was super calm, I had a bit of a tailwind, you fly so fast like that. At times I had 91 kilometers per hour on the GPS, and I hadn't even accelerated yet. That was simply the tailwind pushing the thermals. And in terms of the landscape, you see things that I don't see during normal paragliding. So the landscape passing by you, you really get a different picture every fifteen minutes, which isn't the case with paragliding, for example. There, you look at the same mountain for longer until you're over it. And yeah, I don't want to sugarcoat it, it has certain boring aspects, but it's maybe more interesting than it sounds if you just say, hey, I just flew 330 kilometers straight.

[00:18:33] **Lucian Haas:** At what altitude did you mainly fly? Because I imagine, to save fuel, you'd probably try not to climb too high, since the climb obviously consumes the most fuel. So, what was your average altitude that you tried to maintain? Yes, that is

[00:18:51] **Andi Aebi:** of course, there's also the legal situation in Germany, which says you have to be at 300 meters AGL over populated areas and a maximum of 1500 meters above sea level or 1000 meters above ground. That's not a huge range you have to work with. And I mainly paid more attention to the weather forecasts and the wind—which height allows me to better utilize which wind. And then there were already countless airspaces where I had to fly over, under, or past them sideways, which I also had to take into account. And ultimately, as you say, it was important not to go up and down in a zigzag. That takes distance and power.

[00:19:36] When you try to gently increase, maintain, or slowly descend back into a glide when an airspace comes up, that was kind of my goal. So, between 300 meters AGL and 1500 meters above sea level.

[00:19:53] **Lucian Haas:** I took a look at your track and it looks pretty straight. How difficult was it to plan this track or these waypoints so that you could say you can somehow aim past most of the airspaces or at least fly over them without

having to do a lot of zigzagging? How long did it take you?

[00:20:16] **Andi Aebi:** Yeah, it's still hard to say. I had planned different sizes of triangles, but I'd just say it took about half a day's work.

[00:20:25] The departure airport was a personal request of mine. Wildberg, because I did my training there. I know the flight school there, they're very nice people. It was a real wish of mine to take off from there. Benny Hörburger also gave me a meteo tip regarding the local weather phenomena there throughout the day. And then I looked at how I wanted to do it around the airports. Munich, Nuremberg, planning. It wasn't entirely easy, but with today's maps, you can plan it like that. Everything is done relatively quickly on the computer where you can enter it. It was also just difficult to remember the airspaces in your head—when, on which route, approximately which airspace comes up, so that I already know.

[00:21:11] Because during the flight, on the GPS,

[00:21:15] Yeah, you have to know when the airspaces are coming. You can't just fly blindly by the GPS.

[00:21:21] **Lucian Haas:** So did you have something like a cheat sheet in front of you, saying to climb to 700 meters after 70 kilometers to fly over the small airfield this way and that?

[00:21:35] **Andi Aebi:** No, I tried to memorize it in my head. It worked out pretty well. I might have one small story left, but basically, I could remember it in my head.

[00:21:47] **Lucian Haas:** I lived in Argentina for a while during my childhood. There's a lot of flatland there, like the Pampa and Patagonia and stuff like that. And there are roads that go straight for sometimes 2,000 kilometers. And the locals, at least back then, before there were cruise controls and all that, would sometimes just saw broomsticks to the right length just to jam their gas pedal down so they could drive straight. They'd say, I'm now always driving at 100 km/h straight ahead. And if something comes up, I can just kick the broomstick with my foot and then it's gone. And then I can also brake and so on. If you're flying straight ahead for that long with a motor glider like that, do you also have, well, not a broomstick, but a way to somehow jam your gas down?

[00:22:34] Or do you really have to hold it the whole time?

[00:22:37] **Andi Aebi:** Well, of course there's a locking gas lever or whatever you call it. That exists. I didn't have that. I actually got a tip about it. There's a simple way, a simple rubber band. Then you lock it with your rubber band. I didn't have that. But you have, let's just say, a Velcro strap on the gas lever. And that Velcro is there so that the gas handle stays in your hand, so you can strap it down and it doesn't fall off. But you can just attach this Velcro and then you can wrap your wrist around the gas lever a bit and clamp it down. I had to do that because I was having some problems during refueling.

[00:23:24] And then at least I could lock the throttle a bit. But otherwise, I mostly had it in my hand. For me, that was also a bit of a safety aspect, especially then in the thermals.

[00:23:38] **Lucian Haas:** Besides the takeoff, what was the biggest challenge for you during this flight? After...

[00:23:45] **Andi Aebi:** after the launch, so when I was in the air, as I said, the launch itself was the milestone. After the launch, I definitely had about five minutes of work where all the things I had hooked onto my shoulder, neck, and carabiner then needed to have a place in the leg bag while flying. I built the leg bag myself, and there was a main tank inside it. I had to move that to the leg bag in the air after the launch. That was a bit... yeah, it sounds easy now. The problem is that the small glider reacts extremely fast to weight shifts. And you just start to roll, and it was a bit challenging to fly straight,

[00:24:30] ...everything still had to be hooked up in the right place. But okay, that was done after five minutes. Then I had my seating position and, just to say it briefly, as mentioned, the first leg, with calm air, was the most pleasant. Just, like I said, keeping the airspaces in your head, keeping the altitude in your head, because I think the corridor was 300 meters AGL, 1500 meters above ground, that was the corridor, so 700 meters plus or minus. There isn't a huge amount there, but you really have to keep an eye on it. And then maintaining speed with the thermals. The second leg was

headwind. Even with a headwind, I have to maintain an average speed of 65 km/h.

[00:25:16] You really have to accelerate there. And flying the Mekong, a task like that at the World Championships, how long was it? Four hours, maybe five hours. And the final approach, if it was long, that was maybe like half an hour where you were fully concentrated, fully accelerating. And that's the difference. I had to fly for eight hours fully concentrated, fully accelerating. And that was probably a challenge that many pilots might not be fully aware of. Because even in the lowlands—the Swiss fly in the mountains, and in the lowlands, you think you're just thermal flying—but in Germany, where there are no mountains for miles, there is definitely thermal activity in the lowlands too.

[00:26:04] And that's where you just have to fly actively. It started to get on your nerves, and physically, it wasn't exactly easy either. Also, what might be another thing is the seating position. I mean, it's really, really not as comfortable as when you're mountain flying in a prone harness.

[00:26:25] **Lucian Haas:** With this thermals flying and balancing out and understanding the gusts that are there, would you say that as a trained and really experienced competition pilot and such, you have real advantages over...

[00:26:39] classic powered glider pilots, who maybe only fly powered gliders because they're not really used to it? So, could a normal powered glider pilot even attempt a record like the way you just approached it?

[00:26:52] **Andi Aebi:** Yeah, that's still hard to say. I don't know the scene that well. But from what I hear, the way they fly—yeah, they usually fly out of old thermals. They have their paramotor gliders, which have reflex profiles and have trimmers on them. And then it really says, yeah, yeah, don't brake, which means if I want to fly actively, I have to close the trimmer first before I can really intervene actively. And that takes way too long, so if a turbulence comes and the glider tosses you around, you don't have time to close the trimmer by hand, right? From that perspective, either the gliders are really so stable that nothing ever fails,

[00:27:40] I would never rely on that. From my experience with cross-country flying over the 25, 26 years I've been flying a paraglider, I would never rely solely on the glider to not collapse. Or those that are so stable, they also have no performance because they focus on stability. And then the route doesn't work with the fuel consumption. So that's the challenge: finding a high-performance glider, a mix between performance and stability, that you can actually manage. And there, the advantage was definitely that I flew actively; it was a two-liner, I had trimmers on so I didn't have to accelerate with my feet, which would have been physically exhausting; I wouldn't have lasted 16 hours on the speed bar.

[00:28:33] That's why I built trimmers on it. But of course, because it was a two-liner, I could actively brake back on the B-handles whenever it was necessary, at any time.

[00:28:44] **Lucian Haas:** You flew a two-liner, which is completely atypical for any kind of powered paragliding. Why did you even come up with the idea of saying, I'll take a two-liner for that? Yeah, that

[00:28:56] **Andi Aebi:** was pretty obvious to me now, because I simply wanted the best performance available on the market. In paragliding competitions, they only fly two-liners anymore. I wouldn't have dared to fly a competition glider, a purebred competition glider. Even then, you would have had to scale it down in terms of size anyway. So I had to find a manufacturer who would help me out. And two-liners are becoming quite popular in the C category. And they already have a cool mix between performance—very good performance—and also speed. Yes, and in terms of size, if you take a normal, large paraglider that you can use for thermals, you have to accelerate to 60, 65, whatever.

[00:29:45] But they don't have the same good performance at 65 kilometers per hour as they do in trimmed flight, because you're reducing the angle of attack. They're also not as stable then. And the idea there, of course, was that the optimum would be to build a glider that—if you say you have to fly 65 kilometers per hour all day—has the best glide at 65 kilometers per hour. So, scaling the size so that it flies at 65 in trim and has the best glide ratio. The problem is, then I can't launch; it's too fast for launching. So it's simply the compromise of what size I can still launch and where I can't accelerate as much in the air. And that's where the size of 13 square meters was projected.

[00:30:35] When I look back at my launch, I was glad it wasn't smaller. In the air, it might have been nice to have two square meters less. But for the compromise between launching and flying, I think 13 square meters was chosen pretty well.

[00:30:52] **Lucian Haas:** 13 square meters. That's not a two-liner competition glider you take into the air, is it? Wouldn't that be terribly aggressive already?

[00:31:01] **Andi Aebi:** Yes, a competition glider, definitely. So you also have to take into account,

[00:31:07] which surface I had at my takeoff weight. So until it works, that takes quite a bit. Towards the end of the flight, you're lighter. That makes a pretty big difference between takeoff and landing. But if it's smaller, it reacts more aggressively when it collapses. Of course, it won't collapse as quickly then. I also tested the glider a bit. And the scale I flew in is already pretty tame, relatively. So the collapses I practiced there over the lake, just for me to practice, were manageable.

[00:31:43] **Lucian Haas:** Training for a collapse over the lake, did you do that with the corresponding weight? Or did you go solo flying with this 13 scale and do that over the lake? Or did you say, I'll take an extra 50 kilos with me and see how it reacts?

[00:31:57] **Andi Aebi:** No, I did that with a normal mountain flight weight. That's obviously significantly lighter. But you can interpret it a bit. Okay, what would happen, how fast would it react at a higher weight? But the basic character—I was a test pilot for a long time too, so I could already imagine what that would mean.

[00:32:21] **Lucian Haas:** Well, you had 1,000 kilometers planned, but in the end, it didn't quite make it. Why? What happened? Why didn't it manage to reach the 1,000? Yes, that was a

[00:32:34] **Andi Aebi:** technical defect. The paramotor manufacturer even pointed that out to me. He was pretty disappointed that I didn't react to his warning. I used a special fuel cap. It was like an extension. It's a bit easier to refuel with. Then I thought, that's great. The level for catching it is a bit higher. Then I get a deciliter more fuel with it. I thought that was great. But what I wasn't aware of—I didn't quite grasp what he said—was that the fuel cap was jammed. Like a cork in a wine bottle. It's not welded on, it's pushed in. Of course, it was already quite tight.

[00:33:20] Normally, it holds. But I had a setup where I connected his fuel line to the normal tank in the back, which was 18 liters. The fuel line was a bit short. I had three auxiliary tanks in the front: one to the left of the carabiner, one to the right, and one in the center. Quite early on, I started making sure that the main tank in the back, the 18 liters, stayed pretty full. I always started drawing from the auxiliary tanks early on. The first ones were the second tanks. They offered resistance. Those were the first ones I wanted to empty. The one on the right was no problem.

[00:34:06] But if I only empty the one on the right, then my weight is asymmetrical. That's why I switched it around a bit. Sometimes right, sometimes left. And with the one on the left, the fuel hose from the rear right tank to the front left auxiliary tank was just a bit short. I plugged it in and didn't think much about the fact that the fuel hose was under a bit of tension. When I moved around a bit, I suddenly saw it in the mirror, because I can't see the rear tank. I can't turn around in the harness. I have a mirror with me, and with that mirror, I can check the fuel level. And then I saw, I'd say after about 100, 200 kilometers, that the fuel was leaking out.

[00:34:57] So I saw it dripping in the mirror. And then I saw that the tank cap had been ripped off. In that time, I don't know how much, just a few deciliters, a few liters, you don't know exactly, had already leaked out. In the few minutes I didn't notice it had been ripped off. Then I had to improvise. I mean, the tank cap, I couldn't do it in the air—I saw it later on the ground—it would have been impossible to unplug it again. So I had to rip the cap off, which was still fixed to the hose. I then stowed the cap in the side pockets in the leg bag.

[00:35:44] And the hose, as I said, it was already short. And then I had to stick it into a small opening on the tank—the cover was off now, like on a car when you open the fuel cap, that small opening—I had to push the hose in by hand and hold it, because the draft was blowing it away. So I had to hold it with one hand and hold the auxiliary tank with the other and press it in. That was already difficult. And then it happened to me once more, a few hours later, that I couldn't see the opening; I had to feel for it with my fingers.

[00:36:29] Where is the hole? And then the hose can go in, and once—there are so many of them, that was the hole from the tank, but there are also different slots and weird... yeah, it feels similar to the tank cap. And I put it into the wrong pipe and just didn't notice. For a while, gasoline was leaking out again. So I lost gasoline a second time. I always

refueled regularly, so I didn't fly with it completely empty, because the danger was just there—if I suddenly took too much time refueling, I just wanted to keep it relatively full in the back. Then for a while I also...

[00:37:15] hose, I just left the fuel hose at the back. I looked at it a bit and thought, yeah, that's enough, it'll hold if I don't move. Then I flew for half an hour and when I wanted to refuel again, I looked at the hose and it had just flown out during the flight. That's exactly what I feared during refueling. That's why I always held onto it while refueling. But during normal flight, it was just inside the cap. Then it got sucked out and into the propeller. So it got cut in half. Then the tank was really, really, really short.

[00:38:00] And that was already a mental challenge. It was a bit demotivating because I really thought, "Now I've just messed it up," because it's simply my own stupidity. Not prepared enough, not meticulously prepared enough. Yeah, well, okay. But from competitive flying, I practiced mental training for a while. Like, a bit professionally. There's just a point where it simply doesn't matter anymore. You have a problem, you have to put it aside or just look at what I can still influence, right? And you look at what you can influence and push the rest aside, because getting upset about it doesn't help.

[00:38:48] But it was like this, I had a hose that was, I don't know, 50, 70 cm long, and then I had to remove the tanks while holding them upside down with one hand, 50 cm above the main tank, holding the fuel hose in one hand, and holding the tank in the other. You have to give it gas, you have to fly straight, and the thermals were also a factor. Like I said, it reacts extremely fast to weight shifts. So it starts to roll, right? That was quite a challenge. On the one hand, the positive thing was, I really didn't get bored.

[00:39:35] That was the positive side.

[00:39:37] **Lucian Haas:** That's one way to put it. How would it be if I had been standing down on the ground and watched you refueling, without knowing that you were refueling right then, and I see you, like, flying there in a straight line, and then suddenly it was really like you started rolling while refueling, and seen from below, it would have looked like he suddenly does some kind of maneuvers for two minutes and then flies straight again?

[00:40:02] **Andi Aebi:** That's how it is. You can even see that on the track. If you know where to look, the second leg, roughly in the middle, you see significant differences in speed over and over again. I had naturally already returned to trim flight by then. That's only logical.

[00:40:17] Sometimes I didn't care if I banked at 45 degrees. The main thing was that I could keep refueling. You could definitely see that. Definitely, yeah.

[00:40:28] **Lucian Haas:** How close were you, even if you say in your head, "I've trained for this before," but how close were you to saying, "Oh come on, I'm giving up. I'm going to land now, it's maybe too dangerous to be handling fuel in this thermal air and holding it upside down like that and all that."

[00:40:47] **Andi Aebi:** Yeah, it's still hard to say how close I was. Basically, in a situation like that, it's just a bit like a competition situation. You keep going until it's technically just limited—okay, for example, I lost the hose, then you know, it's not possible, then you give up. But as long as there's a possibility, I tried it, okay, it worked in terms of length, then for me it was simply clear in that sense: keep going, don't give up.

[00:41:19] **Lucian Haas:** That means it's also something where your previous competition career as a paraglider really benefited you. Because you also know, I have to find a place to settle in somewhere—well, not settle in in that case, but with normal paragliding maybe, okay, I have to endure this stretch here, the thermals aren't pulling through right now, but at this point I'll settle in hoping that in half an hour maybe the next bubble in that stable air down there will still trigger, and then maybe I'll still make it back to the base and can manage to reach the finish line.

[00:41:46] **Andi Aebi:** I definitely think so. But I've already had that experience. As I said, I once had...

[00:41:54] had someone advise me, I took hours with the metal trainer, and I didn't do that for fun, but really because I realized, ah, I have to work on that, there's still a bit more to learn, that's necessary for competition flying and it was definitely like that with that flight too, even just a few years before that, I had flown the 600 kilometers the year before

and I actually wanted to give up then too, in hindsight I was very glad I didn't do that, and that was a lesson for me too, even in normal paragliding, then you take off, you land, after landing you analyze the flight, once you've recovered a bit, and when you analyze the whole thing very soberly, you come to the conclusion,

[00:42:45] I wouldn't have had to give up now, or I could have done this and that, and that's definitely experience you take with you, where you just think back during a flight like that, you know, don't give up, I had a lot of support from below afterwards, so many people who were rooting for me.

[00:43:05] also also mentally supported me, and yeah, that was really motivating, I wanted to say, to keep going, so for me at that moment, as long as I can still refuel, keep going, no question of giving up.

[00:43:20] **Lucian Haas:** Well, it was clear that you wouldn't make the 1,000 kilometers in the air anymore. How did you replan in the air so that you still... where did you have to go? I'll do an FAI triangle and maybe I can somehow actually get back to the starting point?

[00:43:36] **Andi Aebi:** So, it's still difficult because I didn't look at the flight x-times or meticulously check exactly how much fuel I'm actually consuming; that's just harder to measure than you'd think. You have different weights, it's heavier at takeoff, and then there's the wind and so on. In any case, it was a feeling, a gut decision where I told myself, okay, it's not enough. So the decision was good because the tank was really empty by the time I reached the destination. It was a gut feeling, okay, it's not enough anymore. As I said, I had the airspace at the 1,000-kilometer mark; it was a bit of a mental thing. I really had all the options for shortcuts in my head, I had various triangles in mind where I could cut corners, but the possibilities were very limited. I was then still around Munich Airport,

[00:44:35] it's relatively large, so I couldn't just fly directly back, and I just cut so many corners that I still managed to fly around the airspaces; I landed with about 2 deciliters, so 0.2 liters of fuel, and if you think about the fact that I started with 60 liters and landed with 0.2 liters after 14 hours, you can't really calculate that—it was just luck and a good gut feeling. So, luck of

[00:45:09] **Lucian Haas:** ...a lot of luck at the end there.

[00:45:12] **Andi Aebi:** Exactly, exactly, yeah.

[00:45:14] **Lucian Haas:** Do you think a record like the one you flew will—I don't know how it's being discussed in the motor glider scene, I'm not really into that myself—but do you think something like that might, in a way, set a precedent there? That people might start thinking about it now, and maybe two-liners will see increased use in the motor glider scene soon because it suggests we might need these performance-oriented gliders to be able to fly at least these long distances in record time? Yes,

[00:45:47] **Andi Aebi:** regarding the material side of things, since I'm no longer a test pilot, that's still difficult to say. I just hope the development continues like this, but the past has shown that it always keeps going; you think it's finished, and then something new, something better, always comes along. That will surely continue. The other thing that will be educational is that maybe other people will be motivated, and I really hope so, because I did this flight without any preparation in the sense that I didn't train for it ten times and it worked on the eleventh; I just flew it. I simply waited for the weather forecast and flew it. If it hadn't been for the refueling problem, we had 79

[00:46:35] kilometers short of completing the thousand, which isn't actually that much; that would have been five liters of gasoline. I actually lost more the whole day on the way, and that's a sign that the others—they should do it, they should do the 1,000 kilometers. I would be very happy if someone took that on now; they can see the route, they can buy the equipment now, the motor is freely available, it wasn't anything special. They should do it, because I don't think it's right that the paramotor scene—I'm saying now, not necessarily the records, but those who fly along, who do the longer distances—don't fly further than those who fly without a motor in the Alps and

[00:47:28] what is very special for me is that I find paramotor and paragliding to be extremely similar, but they are like two parallel worlds. The people don't really know each other; they either only fly paraglider or only paramotor. In the paramotor scene, they looked at me with a bit of disbelief when I told them something, even during the day, during the flight, when it started circulating a bit on social media. They could follow it live, and the comments came in: that's

impossible, it's not possible, it won't be possible, so from the paramotor scene. On the other hand, in the paragliding scene, I was approached,

[00:48:16] regularly—not in a mean way, but just out of curiosity—they asked me, what's the challenge? You have an engine, after all. So you see the two worlds very typically: one side says it's impossible, the other side asks where the challenge is. The truth lies somewhere in between, but it was really funny for me to experience those two worlds colliding like that.

[00:48:44] **Lucian Haas:** Now that you haven't reached the 1,000 kilometers but still celebrated the success, saying, "I flew a record and I actually made it back home," meaning back to your starting point, and you really managed all the problems that arose in a way that was actually good—would it still tempt you to say, okay, next year, if it's another long day and the conditions are right, I want to try again to actually hit those 1,000? Does that number 1,000 mean anything to you, or is it enough for you now to say, "I could have made it if those problems hadn't happened"? Like, have you already shown that those 1,000 kilometers aren't that important to you anymore?

[00:49:29] **Andi Aebi:** So, right now, it's not that important to me to do it again; maybe I'll do it sometime if I just feel like it, but I actually hope more that other people might take it on, that they get the urge to keep flying or just to see what's possible. It doesn't have to be a thousand-kilometer success, but it can also be a nice tour, 400 kilometers from A to B, so they can see, hey, that's doable, and just simply doable. Yeah, for me personally, finally hitting the 1000, yeah, it would have been nice, of course; at the point where I turned back, where I really made the decision for myself, okay, I'm turning back, I'm cutting it short, that was already very

[00:50:15] it's not mega demotivating because it's exhausting to stay in the air for so long, I don't necessarily do that every day, it was more about the goal, just do it once, but you can see quite clearly on the track what the goal was, because for 880 kilometers, I could have flown that much easier by only flying 880 kilometers in real life. So you can see, it would have been doable, you can take off, and yeah, I hope there's a boost for paramotoring, maybe that new people start flying, who see what can all be achieved there, what the challenges of the flight itself might be, I can explain the 1000 later,

[00:51:06] but basically, it was—I don't think it was extremely difficult to fly, so for me, it's not mega challenging, purely from the

[00:51:19] demand, more about flying again, because I think many people can fly it, maybe not everyone, you just have to want to, have the endurance, but technically anyone can fly it.

[00:51:36] **Lucian Haas:** You said that in Switzerland you also fly with an electric motor, partly because that's all that's permitted, and with requirements like mandatory launch sites or something like that. If you were to look outside of Switzerland, there are always these ideas about whether you can't also use a small electric motor to fly a paraglider classically, using it only as a starting aid, and then maybe as a short bridging aid for the dead phases, where you'd say, like a glider that can maybe switch on its motor in between and say, before I land out here, I'd rather use it to get a bit further. But it would be a way to open up completely new possibilities for free flight, if you say, I can briefly bridge these dead phases.

[00:52:22] Would it be a goal for you to also tackle some completely new things?

[00:52:27] **Andi Aebi:** Yeah, as I mentioned at the beginning, I think it was around 2006, plus or minus in that area, there was a real gold rush atmosphere with really many well-known manufacturers. Advans and really many other big manufacturers were involved too; they were trying to make an electric ascent aid. And they were really working intensively on it, with broad support—they researched and tested in many different directions—and nothing hit the market. And that just shows that the material isn't ripe yet; they didn't manage it. Exactly what you're saying now, something small, just to get started, go up 500 meters and then fly thermals—it would just be stupid of me to say, "Yeah, that would be great, let's build something," they've really been trying to do that for over a decade now.

[00:53:23] and nothing actually made it to market. But the gasoline engines, if you just look at what's available abroad, they're also relatively light and quiet now; I'd say from about 15 kilos, you can get something. A competition setup with

water ballast is 33 kilos, so from that perspective, it's significantly lighter than a competition setup with water ballast. No problem for launching, and with a bit of practice, you can fly thermals beautifully. I can also just turn off the gasoline engine; you're a bit more sluggish in the harness from the extra weight of those 18 kilos, but it's not like everyone...

[00:54:13] So you could already fly thermals wonderfully with a normal gasoline engine if you buy something light, and in my opinion, you don't have to buy such a super heavy engine with mega horsepower because paragliders are better in terms of performance than they used to be, so you can reduce the engine power and save a lot of weight. At the end, you would

[00:54:38] **Lucian Haas:** I'd like to discuss one more small idea with you, whether you've thought about this direction before. I read it somewhere, I don't know, on a paraglider forum or something like that, there was a discussion: couldn't you say that with electric motors, where you can measure very precisely with the electronics how much current is being consumed—so how much power it's currently delivering—you could basically compare paragliders in terms of performance by saying, I'm doing a real, absolute level flight, set it like that and see how much current, how much power I need so that the paraglider can just fly out and absolutely hold its altitude, in order to also say, I know now which is the paraglider and which is the slightly less good one, based on how it carries and stuff like that.

[00:55:23] Have you ever done any tests like that for yourself or thought about it in that direction? Absolutely, absolutely.

[00:55:30] **Andi Aebi:** So if I were still a test pilot, the first thing would be for us to acquire this here in Switzerland and then do such tests abroad. I also do this myself when I fly with colleagues who might weigh about the same; you take the same motor and have the same basis as a harness and as a motor unit. We've often done it where—you don't even have to—well, of course, you can hold level flight as precisely as you say, then you obviously have a great measurement, but it's also enough if you say, for example, you're just flying from A to B for an hour, doing roughly the same turns, curves, and the same maneuvers together in the air, and then after an hour you see how much fuel you or your colleague consumed, and then you swap the gliders, fly for exactly one hour again, and look again, and then the same thing keeps coming up over and over—that one glider simply needs less fuel than the other—and that was really, that was noticeable. So that is mega reproducible, and with most gliders, you go up a mountain every day and have a 1,000-meter or 1,500-meter difference, but then that's already a pretty high mountain,

[00:56:51] In terms of ratio, that's a short glide flight; you still have to adapt. But with a paramotor, you can go up at 6 a.m. in absolutely dead air in the flatlands and fly 10 kilometers without any problems, and you can repeat that over and over. So from that perspective, that's exactly what I said—in terms of breadth, you always get much broader in terms of knowledge and possibilities, and I think that's brilliant, absolutely. Do you know

[00:57:24] **Lucian Haas:** Are there manufacturers who already use this possibility? Yes, I know that. Who does that, for example?

[00:57:29] **Andi Aebi:** For example, Fee, even where I have the glider—so Benni, who also flies a lot privately with the paramotor—he can quickly start his glider again in the evening, set something up somewhere in a meadow, land again, and do comparison flights together. So he can save a huge amount of time there, or fly the same results in simply less time; he definitely takes advantage of that.

[00:57:57] **Lucian Haas:** Would you like to be a test pilot again with these kinds of possibilities?

[00:58:00] **Andi Aebi:** Yes, definitely. I mean, if you can say you can take off right from home or if you have an airfield nearby, that definitely makes the job easier.

[00:58:14] **Lucian Haas:** Wonderful, Andi. Thank you so much for your story about your record flight, the comparison between powered glider flying and normal flying, and how both scenes or both types of flight can actually complement and enrich each other so wonderfully. Thank you very much. Thank you.

[00:58:37] Podz-Glidz is the podcast of the paraglider blog Looglights. A new episode is released every two weeks. And if you want to hear more right now, you can already find more than 140 hours of interesting talks in the archive,

available on Looglights and everywhere podcasts are hosted.

[00:58:56] An offer like this involves a lot of time, a lot of work, and quite a bit of cost. If you like what I'm offering you here and you want to keep listening to Podz-Gludz and reading Looglights in the future, then please consider becoming a supporter of both projects. You can choose whatever amount you'd like to contribute as a supporter. My non-binding suggestion is 60 euros a year, or about 5 euros a month. You can find all the information on how your contribution reaches me on the website looglights.blogspot.com. There's a menu item called Support. Looglights writes Lu-Gludz. I want to say thank you to all the supporters. See you soon. It doesn't just fall from the sky. Ciao.

Français

French · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf

Show notes

Comment l'ancien champion du monde de parapente Andi Aebi a établi un record sensationnel avec le Motorschirm

Les plus grands triangles FAI volés jusqu'à présent en parapente atteignent environ 350 kilomètres. Pour les paramoteurs lancés à pied, les records de vols en triangle se situent ou se situaient dans une zone similaire.

C'est pourquoi c'était déjà une annonce impressionnante qui a circulé sur les réseaux sociaux le 15 juillet 2024. Il y en a un qui est en route pour franchir la barre des 1000 kilomètres sur un circuit triangulaire fermé. Va-t-il y parvenir ? Les lignes de live-tracking étaient en ébullition.

Celui-ci n'est pas un inconnu dans la scène du parapente. Le Suisse Andi Aebi a été pilote test chez Advance pendant des années, a remporté le Paragliding World Cup en 2008 et est devenu champion du monde en 2009. Comment il a eu l'idée de partir maintenant à la recherche de records avec le paramoteur, il le raconte dans cet épisode 142 de Podz-Glidz. Et bien sûr, aussi ce qu'il a vécu durant cette aventure.

Car le vol ne s'est finalement pas déroulé sans accroc. Le fait qu'Andi ait pu soumettre finalement une distance de 883 km comme nouveau record pour ratification auprès de la FAI est également dû à sa grande expérience et à l'entraînement mental issu de la compétition de vol en parapente.

Il ne s'agit pas seulement de vol en motoplane ici. Car au fond, Andi Aebi a fusionné deux disciplines. Il a effectué le vol avec un biplan puissant, mais avec seulement 13 mètres carrés de surface projetée, pour parcourir les airs rapidement et avec peu de carburant. Et nous discutons notamment de la manière dont le vol motorisé et le vol libre peuvent s'enrichir mutuellement.

Si vous souhaitez promouvoir Podz-Glidz et le blog Lu-Glidz, vous trouverez toutes les informations correspondantes sous :

<https://lu-glidz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musique :

Piste : Milky Way | Artiste : John Patitucci

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=Kx13lIozG60>

Liens Lu-Glidz :

- Blog : <https://lu-glidz.blogspot.com>
- Facebook : <https://www.facebook.com/luglidz>
- Insta : <https://www.instagram.com/luglidz/>
- Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
- Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glidz>
- Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glidz>
- Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glidz-der-lu-glidz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree : <https://linktr.ee/luglidz>

LIENS Andi Aebi:

- Andi Aebis Flugschule Flugbasis: <https://flugbasis.ch/>
- Base aérienne sur Instagram : <https://www.instagram.com/flugbasis/>
- Base de vol sur Facebook : <https://www.facebook.com/Flugbasis/>
- Le vol record d'Andis dans le XContest :
<https://paramotors.xcontest.org/world/en/flights/detail:AirBaseOne/15.07.2024/03:45>

Transcript

[00:00:03] **Andi Aebi:** Je

[00:00:05] Je trouve que le paramoteur et le parapente sont extrêmement similaires. Mais ce sont comme deux mondes parallèles. Les gens ne se connaissent pas vraiment. Donc soit ils ne font que du parapente, soit seulement du paramoteur. Et dans la scène du paramoteur, ils m'ont regardé avec un peu d'incrédulité. Il y a eu des commentaires du genre : c'est impossible. En revanche, dans la scène du parapente, on m'a abordé régulièrement. Pas forcément dans le mauvais sens, mais juste par curiosité, ils m'ont demandé : c'est quoi le défi ? Tu as pourtant un moteur.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Andi Abbi. Et je suis Lucian Haas.

[00:01:09] Les plus grands triangles FAI parcourus jusqu'à présent en parapente atteignent environ 350 kilomètres. Même pour les motoparapentes lancés à pied, les records de triangles se situent ou se situaient dans une zone similaire. C'est pourquoi l'annonce qui a circulé sur les réseaux sociaux le 15 juillet 2024 était déjà impressionnante. Quelqu'un est en route pour franchir la barre des 1000 kilomètres sur un parcours en triangle fermé. Va-t-il y arriver ? Les lignes de suivi en direct étaient en ébullition. Cet homme n'est pas un inconnu dans la scène du parapente. Le Suisse Andi Abbi a été pilote test chez Advance pendant des années, a remporté la Coupe du monde de parapente en 2008 et est devenu champion du monde en 2009.

[00:01:56] Il raconte comment il a eu l'idée de partir à la chasse aux records avec le motoglisse dans cet épisode 142 de Podz-Glitz. Et bien sûr, il raconte aussi ce qu'il a vécu, car le vol ne s'est pas passé sans accroc. Le fait qu'Andi ait pu soumettre finalement une distance de 883 kilomètres comme nouveau record pour ratification à la FAI est aussi dû à sa grande expérience et à l'entraînement mental issu de la compétition de parapente. En fait, il ne s'agit pas seulement de vol en motoglisse, car au fond, Andi Abbi a fusionné deux disciplines. Il a effectué le vol avec un deux lignes puissant, mais avec seulement 13 mètres carrés de surface projetée, pour filer rapidement et économiser du carburant dans les airs.

[00:02:42] Et nous discutons notamment de la manière dont le moteur et le vol libre peuvent s'enrichir mutuellement. Si vous aimez Podz-Glitz, soutenez mon travail en tant que mécène. Vous découvrirez comment c'est très simple sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, précisément sur la page Fördern.

[00:03:05] Andi, à quel point est-ce difficile de faire un décollage au pied depuis une prairie plate avec un moteur, 60 litres d'essence et un avion de seulement 13 mètres carrés ?

[00:03:18] **Andi Aebi:** Oui, c'était un défi. Et je ne veux pas le faire régulièrement parce que la vitesse de décollage est déjà très élevée. On espérait du vent, mais il n'y avait vraiment aucun vent du tout. Il y avait même un peu de vent arrière. Donc, c'était déjà une limite d'arriver à atteindre la vitesse de décollage. Combien de temps a duré ta course d'élan ? Oui, je dois l'estimer maintenant. Mais j'ai couru environ 80 mètres.

[00:03:45] **Lucian Haas:** 80 mètres ? Avec 60 litres de carburant et tout ça ? Du coup, les jambes deviennent carrément lourdes ? On se dit : « Allez, porte-moi enfin ! » ou quelque chose comme ça ?

[00:03:55] **Andi Aebi:** Exactement, exactement. Les jambes, elles ne suivent presque plus. Et puis bien sûr, quand on se dit : « Bon, on arrête le départ », il faut que ça colle, non ? Si on a une certaine vitesse, s'arrêter à nouveau, ce serait déjà difficile. Tu as

[00:04:08] **Lucian Haas:** tu as déjà essayé ça d'une manière ou d'une autre ?

[00:04:10] **Andi Aebi:** Tu l'as déjà essayé d'une manière ou d'une autre ? Tu t'es déjà entraîné ? Genre, être parti avec moins de carburant. Pas avec 60, mais peut-être avec 30. Oui, je l'ai fait. Mais vraiment, le poids de combat, donc les 60 litres, je l'ai fait deux fois. Une fois l'année dernière, quand j'ai fait les 600 kilomètres. Et la deuxième fois, c'était pour la tentative de record ou le record, oui.

[00:04:36] **Lucian Haas:** Mais ce n'est pas comme si tu disais : je me construis une structure ou quelque chose comme ça. Je vais juste sans aile avec le poids correspondant. Je cours vite sur le dos, juste pour avoir une idée de ce que ça fait, de la sensation générale. Enfin, j'ai bien sûr...

[00:04:49] **Andi Aebi:** déjà fait. Pour le montage, sur le simulateur, la couture, disons, la conception. J'y ai évidemment passé des heures. Où je le place, où je l'accroche pour avoir un bon équilibre. J'ai bien sûr déjà pratiqué pendant toute la construction. Mais vraiment, le décollage avec l'aile déployée et le moteur tournant. C'était, comme je l'ai dit, juste deux fois lors des vols. À quel point a-t-on peur de trébucher dans un cas pareil ? Pour être tout à fait honnête, je n'ai dormi de la nuit avant, les deux fois. Waouh. C'était intense, oui.

[00:05:26] **Lucian Haas:** Mais principalement, est-ce que le plus passionnant, c'est vraiment ce décollage ? Est-ce que c'est en fait le plus difficile pour un tel vol ? Arriver à décoller du sol avec un tel poids ?

[00:05:37] **Andi Aebi:** Oui, c'est l'un des défis. Le décollage. Je suis sous pression temporelle. Je dois décoller plus ou moins à la minute près, parce que le vol est déjà planifié. Côté vitesse, plus je décolle tard et que j'ai un échec au décollage, plus ça grignote le temps que j'ai en l'air. Et il y a d'autres facteurs qui s'ajoutent à ça. Le décollage est simplement une étape cruciale, je dirais.

[00:06:04] **Lucian Haas:** Alors, tu avais prévu un triangle FAI de 1000 kilomètres. Pour un pilote normal qui se dit, d'accord, avec un parapente classique on peut faire, les meilleurs font maintenant 350 kilomètres ou quelque chose comme ça. C'est le record actuel de ce qu'on peut faire en parapente. Et là, quelqu'un arrive et dit, d'accord, je vais le faire avec un moteur, je vais atteindre les 1000 kilomètres. Avant qu'on ne parle du vol en lui-même et de son déroulement, comment on arrive ????? à avoir l'idée de se dire, je me fixe cet objectif de 1000 kilomètres, ce qui est probablement aussi extraordinaire pour des ailes à moteur. Oui,

[00:06:41] **Andi Aebi:** C'est encore drôle. Les avis divergent un peu.

[00:06:47] C'est les parapentes qui ont commencé régulièrement. Il n'y en a pas qu'un seul. Il y en a déjà plusieurs qui font 350 kilomètres FAI. C'est déjà impressionnant. Il faut que tout soit parfaitement réglé. Ils ont aussi besoin de très nombreuses tentatives. Ensuite, j'ai vu sur la page XContest en ligne, il y a une rubrique paramoteurs. Par curiosité, j'ai regardé ce qu'ils font. Et j'ai trouvé que les Allemands en font un peu de publicité. C'est une petite scène. Ils font des triangles de 350 kilomètres FAI. J'ai regardé le vol de l'un d'eux. Il a démarré vers 7 heures du matin et a atterri à 1 heure.

[00:07:33] Oui, c'était assez surprenant pour moi que la scène des paramoteurs ne fasse pas vraiment de vols beaucoup plus longs que ceux des ailes Delta. Le record est déjà plus élevé, donc déjà à 500. Ou le record du monde officiel est, je crois, si j'ai bien vérifié, à 540 kilomètres. Il y a encore des vols non officiels de presque 600 kilomètres. Mais c'était il y a deux ans, ils n'existaient pas encore. Et puis j'ai parlé avec Benni Hörburger. Il doit bien y avoir quelque chose. Il faut simplement réussir à faire des vols plus longs. Je lui ai dit une fois : on peut construire une aile d'emblée, optimiser quelques trucs et on volera 700 kilomètres.

[00:08:20] Ensuite, j'ai vu que certaines personnes arrivaient déjà presque aux 600 kilomètres, en triangles FAI. J'en ai reparlé avec Benni. Ce serait super d'atteindre les 1000 kilomètres, juste pour le chiffre. Un chiffre à quatre chiffres. Et pour moi, l'objectif était aussi de le faire avec le moins d'efforts possible, c'est-à-dire sans m'entraîner pendant des années, mais de voir ce qu'on peut construire techniquement pour voler 1000 kilomètres. C'était un peu le point de départ, la façon dont l'idée est née.

[00:08:54] **Lucian Haas:** Alors, tu es Suisse, tu habites en plein milieu de la Suisse et corrige-moi si je me trompe, mais si je ne m'abuse, on n'a pas le droit de piloter une aile à moteur en Suisse, si ? Non. Non, c'est ça.

[00:09:05] **Andi Aebi:** C'est interdit en Suisse. La seule exception, ce sont les paramoteurs électriques avec obligation d'utiliser une base de décollage. Et là, la scène est déjà très petite. On y était, et on était même chez ADVANCE. Il y avait une sorte d'ambiance de "ruée vers l'or" autour du développement des paramoteurs électriques. ADVANCE en faisait aussi partie. Et c'était aussi à cette époque que j'ai passé mon examen et que je suis un peu entré dans le milieu. Depuis, j'ai aussi un paramoteur électrique avec lequel je vole quelques fois. Mais pour le loisir, c'est quand même le thermique à essence que j'utilise à l'étranger, quand on part avec quelques collègues une fois par an pour faire un voyage et qu'on vole de A à B.

[00:09:49] et essayer de faire des trucs sympas. C'est juste ce que je connais. Mais c'est vraiment super fun. Enfin, ça me fascine énormément.

[00:10:02] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui te fascine dans le paramoteur alors ? Je veux dire, tu es quelqu'un qui a déjà connu pas mal de succès en parapente classique, quelqu'un qui appartient vraiment au sommet mondial. Tu as été champion du monde, tu as été vainqueur du Coupe du monde général. L'un en 2009, l'autre en 2008. Tu es normalement du genre qu'on dirait : c'est un parapentiste de cœur, qui se bat avec les thermiques et tout le reste, qui sait comment ça marche et qui s'expose à la liberté des airs. Et maintenant, il choisit le paramoteur pour foncer avec un moteur qui vrombit sur le dos. Qu'est-ce qui...

[00:10:37] **Andi Aebi:** Qu'est-ce qui t'attire là-dedans ? Mon cœur bat évidemment pour le vol. Et le parapente, on peut le faire en Suisse, et en plus, j'ai pu commencer dès mes 16 ans. Et c'est vraiment magnifique, la liberté. Ce qu'il y a avec le parapente, c'est que tu montes sur une montagne, grande ou petite, ça n'a pas d'importance, tu prends de la thermique, tu peux aller sur une ligne, tu peux faire de l'accordéon, du vol motorisé, tu peux faire du hike and fly, tout est magnifique. Mais ce que tu ne peux pas faire, c'est que tu ne peux choisir la ligne que de manière limitée. Tu ne peux pas faire 5 kilomètres à 10 mètres du sol, oui, peut-être sur une côte, mais c'est aussi imposé là où tu peux passer. Et avec le paramoteur, tu as tout simplement encore plus de libertés.

[00:11:24] Ça complète le parapente dans certains domaines, parce que tu as plus de possibilités, disons, pour voler au-dessus d'un nuage, pour voler constamment au-dessus du brouillard, donc pas juste passer rapidement en planeur, mais vraiment de manière planifiée. Ou pour survoler certaines structures de terrain, totalement indépendamment de la thermique. Et c'est fascinant. Tu as aussi,

[00:11:54] Techniquement, il y a encore quelques choses : tu as aussi le "Motorschuh" avec lequel tu peux jouer, c'est fascinant. Enfin, quand on peut vraiment l'exploiter, même dans un virage, à un mètre du sol. Normalement, avec le parapente, tu l'enfoncerais simplement dans le sol, mais avec le moteur, tu donnes un peu de gaz. C'est différent. C'est juste différent. Il faut aimer ça, il faut le vouloir, mais quand on réalise les possibilités et qu'on les utilise, on peut vraiment vivre des choses qui sont vraiment inaccessibles avec le parapente. Et personnellement, je trouve aussi que c'est plus social. Je peux être avec un groupe, quatre, cinq, six, sept, huit collègues,

[00:12:40] on peut se mettre d'accord sur un truc et on le fait. Sans stress, sans que personne ne se noie. C'est ça qui est fascinant, ce que j'aime tant dans le paramoteur.

[00:12:50] **Lucian Haas:** Donc, tu fais vraiment des sortes de randonnées avec le motorschirm, où tu dis : je pars une semaine et on décolle quelque part, on atterrit ensemble ailleurs, on monte nos tentes ou quoi que ce soit, et le lendemain on continue.

[00:13:03] **Andi Aebi:** Exactement. C'est pile le sujet. Ils font une sorte de X-Alps aussi en parapente, mais c'est pour une élite. Et comme je l'ai dit, tout le monde ne peut pas suivre. En paramoteur, c'est évidemment beaucoup plus cool, parce que vraiment, les gens peuvent suivre. On peut s'amuser dans les airs, on peut planifier des trucs, on peut dire : « OK, on voit quelque chose en chemin, on peut aussi changer de plan en plein vol, faire une pause déjeuner, redécoller ». Et ça, en parapente, je n'ai jamais vu que ce soit aussi planifiable ; ça peut peut-être arriver une fois, mais ce serait déjà une expérience de toute une vie.

[00:13:49] Et avec le paramoteur, on peut le contrôler très consciemment et oui, c'est la différence. Tu

[00:13:58] **Lucian Haas:** Tu as aussi mentionné tout à l'heure ce vol à basse altitude, où tu dis que tu peux faire une courbe et qu'avec le parapente, tu te ferais littéralement écraser parce qu'il a encore sa perte en hauteur, et que tu peux juste compenser cette perte en hauteur avec la poussée du moteur pour voler à l'horizontale ou quelque chose comme ça. Est-ce qu'il y a des choses où tu te dis, parce que tu peux ressentir un peu avec le moteur quelle quantité d'énergie il me faut en fait pour rester à une certaine altitude avec un parapente ou quelque chose comme ça, est-ce qu'il y a des choses où tu dirais que j'apprends aussi certaines choses en volant avec le parapente que je pourrai ensuite réutiliser en vol libre ?

[00:14:34] **Andi Aebi:** Absolument, absolument. Ça commence déjà par le fait que le temps de vol est relativement simple, oui, on vole simplement, non ? On entre donc assez vite dans l'entraînement et on peut alors consciemment, peut-être un jour où il n'y a pas de thermique, s'exercer sur des choses que je ne ferais peut-être que quatre ou cinq fois en vol plané avec un parapente normal sur dix minutes, alors qu'avec le paramotor, tu as simplement, oui, des heures d'affilée. Et oui, je peux définitivement plus m'exercer et mieux entraîner certaines choses, parce que je peux mieux entrer dans une zone de vol calme. J'ai aussi réappris des choses qui n'existent pas avec le parapente, à part, comme je l'ai dit, la poussée du moteur.

[00:15:23] Mais ça m'aide quand même, bien sûr, à mieux comprendre l'angle d'attaque, comment ça réagit en parapente, et je peux ensuite l'appliquer en parapente. Définitivement.

[00:15:36] **Lucian Haas:** Est-ce que le vol en aile motorisée t'a permis de devenir un meilleur pilote ? Un meilleur pilote, ou même le meilleur ? Je dirais simplement,

[00:15:44] **Andi Aebi:** plus large. On a tout simplement une meilleure compréhension.

[00:15:48] Les connaissances s'élargissent tout simplement. S'il est mieux pour un manœuvre d'acrobatie spécifique ou une technique en vol, c'est encore difficile à définir. Mais ça devient définitivement plus large. Et je trouve que plus un pilote est polyvalent, plus c'est certainement un avantage. Définitivement.

[00:16:07] **Lucian Haas:** Si c'était possible, si on se projetait un peu dans le futur ou simplement de manière visionnaire, est-ce que tu aimerais proposer une combinaison, aussi dans la formation, où tu dirais : « Écoutez les gars, vous apprenez d'abord le parapente, ensuite je vous montre un peu le vol motorisé, et avec l'assistance moteur, parce qu'on peut maintenir cette altitude et ne pas la perdre, on peut ré-exercer certaines choses encore beaucoup mieux ? » Ou si tu as un moteur très léger, on pourrait dire qu'on s'entraîne au vol en thermique, mais si tu tombes, tu ne perds pas d'altitude, tu remontes et tu retournes au même endroit vers la thermique, et alors on pourrait peut-être obtenir beaucoup plus de succès en moins de temps ?

[00:16:41] **Andi Aebi:** Ce serait évidemment super. Mais c'est difficile de penser à quelque chose qui n'est tout simplement pas permis par la loi. Et de ce point de vue, oui. Mais ce ne serait pas du tout comme ça. Ce serait un complément vraiment sympa si c'était réalisable.

[00:17:01] **Lucian Haas:** Revenons à ton vol record. 1000 kilomètres en triangle, ça devrait être le cas, ce qui signifie en fait que le triangle est quasiment un triangle équilatéral ; tu dois en gros voler presque en ligne droite sur un peu plus de 300 kilomètres à chaque fois. Est-ce que ce n'est pas aussi d'une certaine manière ennuyeux dans la pratique, quand on sait qu'on doit vraiment voler tout droit pendant 10 heures ?

[00:17:30] **Andi Aebi:** Oui, c'est ça. Ce n'est certainement pas hyper passionnant.

[00:17:36] Bien que, par exemple, pour le vol que j'ai fait, le premier tronçon vers le nord, demain, l'air était super calme, j'avais un peu de vent arrière, là tu voles tellement vite. À certains moments, j'avais 91 km/h sur le GPS, et je n'avais même pas encore accéléré. C'était juste le vent arrière qui poussait la thermique. Et au niveau du paysage, enfin, on voit des choses que je ne vois pas d'habitude en faisant du parapente. Le paysage qui défile à côté de soi, on a vraiment une image différente toutes les quinze minutes, ce qui n'est pas le cas en parapente par exemple. Là, tu regardes la même montagne plus longtemps jusqu'à ce que tu sois au-dessus. Et oui, je ne veux pas trop enjoliver les choses, il y a certains aspects ennuyeux, mais c'est peut-être plus intéressant que ça n'en a l'air quand on dit simplement : « Hé, je viens de voler 330 kilomètres tout droit ».

[00:18:33] **Lucian Haas:** À quelle altitude as-tu principalement volé ? Parce que je me dis que pour économiser du carburant, on essaie peut-être de ne pas monter trop haut, parce que la phase de montée consomme évidemment le plus de carburant. Alors, quelle était ta hauteur moyenne que tu as essayé de maintenir ? Oui, c'est

[00:18:51] **Andi Aebi:** bien sûr, il y a aussi la réglementation en Allemagne qui dit qu'il faut être à 300 mètres AGL au-dessus des zones habitées et au maximum 1500 mètres au-dessus de la mer ou 1000 mètres au-dessus du sol. Ce n'est pas une énorme marge de manœuvre qu'on a. Et là, j'ai surtout fait attention aux prévisions météo et au vent, à quelle altitude je pouvais mieux utiliser tel ou tel vent. Et puis il y avait déjà d'innombrables espaces aériens où je devais passer au-dessus, en dessous ou sur le côté, que je devais aussi respecter. Et au final, c'était important, comme tu dis, de ne pas monter et descendre en zigzag. Ça demande de la distance et de l'énergie.

[00:19:36] Mon objectif, c'était un peu d'essayer d'augmenter doucement l'altitude, de la maintenir ou alors de redescendre lentement en plané quand un espace aérien arrivait, tout ça entre 300 mètres AGL et 1500 mètres au-dessus de la mer.

[00:19:53] **Lucian Haas:** J'ai regardé ta trace et elle a l'air d'avoir été assez bien tracée. À quel point était-ce difficile de définir cette trajectoire ou ces points de virage pour que tu puisses dire que tu peux passer à côté de la plupart des zones aériennes ou que tu peux les survoler sans avoir à faire de grands zigzags ? Combien de temps ça t'a pris ?

[00:20:16] **Andi Aebi:** Oui, c'est encore difficile à dire. J'avais prévu différents types de triangles, mais je dirais pour être honnête que ça m'a pris environ une demi-journée de travail.

[00:20:25] L'aéroport de départ, c'était un souhait de ma part. Wildberg, parce que j'y ai fait ma formation. Je connais l'école de pilotage là-bas, ce sont des gens très sympas. C'était un vœu du cœur de décoller de là. Benny Hörburger m'a aussi donné un conseil météo sur les phénomènes locaux sur toute la journée. Et ensuite, j'ai regardé comment je voulais faire autour des aéroports. Munich, Nuremberg, planifier. Ce n'était pas tout à fait simple, mais avec les cartes d'aujourd'hui, on peut planifier ça. Tout se fait assez vite sur l'ordinateur, là où tu peux entrer les données. C'était aussi difficile ensuite de retenir les espaces aériens dans sa tête. Quand, sur quel trajet, à peu près quel espace aérien arrive, pour que je le sache déjà.

[00:21:11] Parce que pendant le vol, sur le GPS,

[00:21:15] Oui, il faut savoir quand les espaces aériens arrivent. Tu ne peux pas juste voler à l'aveugle en suivant le GPS.

[00:21:21] **Lucian Haas:** Est-ce que tu avais en gros une sorte de fiche devant toi, où il était écrit de monter à 700 mètres après 70 kilomètres pour passer au-dessus du petit aérodrome de telle ou telle manière ?

[00:21:35] **Andi Aebi:** Non, j'essayais de m'en souvenir de tête. Ça allait plutôt bien. J'ai peut-être encore une petite anecdote, mais en principe, j'arrivais à m'en souvenir de tête.

[00:21:47] **Lucian Haas:** J'ai vécu un certain temps en Argentine quand j'étais enfant. Il y a énormément de plaines là-bas, genre la Pampa, la Patagonie et tout ça. Et il y a des routes qui partent parfois sur 2000 kilomètres tout droit. Et les locaux, du moins avant, quand il n'y avait pas de limiteur de vitesse ou quoi, ils se découpaient parfois simplement des manches de balai à la bonne longueur pour bloquer leur pédale d'accélérateur, parce qu'ils pouvaient alors rouler tout droit. Ils disaient : maintenant, je roule toujours à 100 km/h tout droit. Et s'il y a quelque chose, je peux juste donner un coup de pied dans le manche de balai avec mon pied et hop, il est parti. Et là, je peux aussi freiner et tout le reste. Si tu voles tout droit pendant si longtemps avec une aile de moteur comme ça, tu as aussi, enfin pas un manche de balai, mais une façon de bloquer ton accélérateur d'une manière ou d'une autre ?

[00:22:34] Ou est-ce que tu dois vraiment le tenir tout le temps ?

[00:22:37] **Andi Aebi:** Alors, il y a bien sûr le gaz à verrouillage ou comme on l'appelle. Ça existe. Je ne l'avais pas. On m'avait aussi donné un conseil. Il y a une solution simple, un simple élastique. Tu verrouilles alors avec ton élastique. Je ne l'avais pas. Mais, tu as une sorte de velcro sur le gaz, je vais dire ça comme ça. Et le velcro, il est là pour que la poignée de gaz, quand elle est dans la main, tu puisses la sangler pour qu'elle ne tombe pas. Mais tu peux simplement

utiliser ce velcro et tu peux ensuite tourner un peu le poignet autour de la manette de gaz et le bloquer. J'ai dû faire ça parce que j'avais quelques problèmes au moment de faire le plein.

[00:23:24] Et puis, j'ai pu au moins bloquer un peu la manette des gaz. Mais sinon, en général, je l'avais en main. C'était aussi un peu une question de sécurité pour moi, surtout dans la thermique.

[00:23:38] **Lucian Haas:** À part le décollage, quel a été le plus grand défi pour toi lors de ce vol ? Après...

[00:23:45] **Andi Aebi:** après le décollage, donc quand j'étais en l'air, comme je l'ai dit, le décollage en soi était le jalon. Après le décollage, j'ai eu au moins cinq minutes de boulot où j'ai dû mettre en place toutes les affaires que j'avais accrochées à mon épaule, mon cou, mes mousquetons, tout ça devait avoir une place dans la sacoche de jambe pendant le vol. J'ai fabriqué moi-même la sacoche de jambe et il y avait un réservoir principal à l'intérieur. Je devais le suspendre en l'air après le décollage. C'était un peu, oui, ça a l'air simple maintenant. Le problème, c'est que la petite aile réagit extrêmement vite aux transferts de poids. Et là, tu commences juste à rouler et c'était un peu difficile de voler tout droit,

[00:24:30] tout accrocher au bon endroit. Mais bon, après cinq minutes, c'était réglé. Ensuite, j'avais ma position assise et je vais dire tout de suite, comme je l'ai dit, la première étape, demain dans l'air calme, c'était la plus agréable. Simplement, comme je l'ai dit, garder les espaces aériens en tête, garder l'altitude en tête, parce que le couloir, je trouve, c'était 300 mètres AGL, 1500 mètres au-dessus du sol, c'était le couloir, donc 700 mètres plus ou moins. Il n'y a pas énormément de choses, mais il faut quand même garder un œil dessus. Et ensuite, maintenir la vitesse avec la thermique. La deuxième étape, c'était le vent de face. Malgré tout, je devais maintenir une vitesse moyenne de 65 km/h avec le vent de face.

[00:25:16] Là, il faut vraiment accélérer. Et pour le vol sur le Mékong, une manche comme celle des championnats du monde, ça a duré combien ? Quatre heures, peut-être cinq heures. Et l'approche finale, quand elle était longue, elle a duré peut-être une demi-heure, où tu étais vraiment ultra concentré, en pleine accélération. Et c'est bien ça la différence. J'ai dû voler huit heures de suite, concentré, en pleine accélération. Et c'était probablement un défi dont beaucoup de pilotes ne sont peut-être pas tout à fait conscients. Parce que même en plaine, enfin, les Suisses volent en montagne, mais en plaine, on pense qu'on n'a pas de thermique, mais en Allemagne, où il n'y a pas de montagnes à perte de vue, il y a bel et bien de la thermique en plaine aussi.

[00:26:04] Et là, il faut vraiment piloter activement. Ça finissait par être pesant et physiquement, ce n'était pas sans conséquence. Il y a aussi, peut-être, la position assise. Elle n'est vraiment, vraiment pas aussi confortable que pour le vol en montagne, avec le sellette allongé.

[00:26:25] **Lucian Haas:** Avec ce vol en thermique, les compensations et la compréhension des rafales qu'il y a, est-ce que tu dirais qu'en tant que pilote de compétition formé et vraiment expérimenté, tu as de vrais avantages par rapport à...

[00:26:39] les pilotes de paramoteur classiques, qui ne font peut-être que du paramoteur parce qu'ils n'ont pas vraiment l'habitude ? Est-ce qu'un pilote de paramoteur normal pourrait seulement tenter un record comme celui que tu viens de faire ?

[00:26:52] **Andi Aebi:** Oui, c'est encore difficile à dire. Je ne connais pas très bien la scène. Mais d'après ce que j'entends, la façon dont ils volent... Oui, ils volent en dehors de la thermique habituelle. Ils ont leurs ailes de paramoteur avec des profils réflex et des trimmers. Et alors, il est vraiment écrit, oui, oui, ne pas freiner, ce qui veut dire que si je veux piloter activement, je dois d'abord fermer le trimmer avant de pouvoir vraiment intervenir. Et ça prend beaucoup trop de temps, donc s'il y a une turbulence et que l'aile te déporte, tu n'as pas le temps de fermer le trimmer à la main, n'est-ce pas ? De ce côté-là, soit les ailes sont vraiment si stables que rien ne dérape jamais,

[00:27:40] Je ne m'appuierais jamais là-dessus. D'après mon expérience en vol de distance, durant les 25 ou 26 années où je pratique le parapente, je ne me reposerais jamais uniquement sur l'aile en comptant sur le fait qu'elle ne va pas décrocher. Ou alors, celles qui sont si stables n'ont aucune performance, parce qu'elles sont axées sur la stabilité. Et du coup, la distance ne tient pas avec la consommation d'essence. C'est là tout le défi : trouver une aile performante, un mélange entre performance et stabilité, pour y arriver. Et là, c'était certainement l'avantage, j'ai volé activement, c'était une deux lignes, j'avais des trimmers pour ne pas avoir à accélérer avec les pieds, car ça aurait été physiquement

épuisant, je n'aurais pas tenu les 16 heures sur l'accélérateur.

[00:28:33] C'est pour ça que je me suis fait monter des trimmers. Mais bien sûr, comme c'était un deux lignes, je pouvais aussi freiner activement sur les commandes B, si nécessaire, à tout moment.

[00:28:44] **Lucian Haas:** Tu as piloté une deux lignes, ce qui est totalement atypique pour du vol en paramoteur. Pourquoi as-tu eu l'idée de te dire que tu prendrais une deux lignes pour ça ? Oui, ça

[00:28:56] **Andi Aebi:** c'était assez évident pour moi, parce que je voulais simplement la meilleure performance disponible sur le marché. En compétition de parapente, ils ne volent plus que des deux lignes. Pour une aile de compétition, une vraie aile de compétition, je n'aurais pas osé la piloter. Il aurait de toute façon fallu la dimensionner différemment. Je devais donc trouver un fabricant qui me proposait une solution. Et les deux lignes, c'est en train de devenir très courant dans la catégorie C. Ils ont déjà un mélange sympa entre la performance, donc une très bonne performance, et aussi la vitesse. Oui, et au niveau de la taille, si tu prends une aile de parapente normale et grande, que tu peux utiliser pour la thermique, tu dois forcément accélérer à 60, 65, peu importe.

[00:29:45] Mais à 65 km/h, ils n'ont plus la bonne performance qu'ils ont en vol de trim, parce que tu réduis l'angle d'attaque. Ils ne sont plus aussi stables non plus. Et là, l'idée était évidemment que l'optimum serait de construire une aile qui, si tu dis que tu dois voler à 65 km/h toute la journée, aurait le meilleur glissement à 65 km/h. Donc, dimensionner la taille pour qu'elle vole à 65 en trim et qu'elle ait la meilleure finesse. Le problème, c'est que je ne peux plus décoller, c'est trop rapide pour le décollage. Donc c'est simplement le compromis entre la taille pour laquelle je peux encore décoller et celle avec laquelle je ne peux pas trop accélérer en l'air. Et là, c'est la taille de 13 mètres carrés qui a été projetée.

[00:30:35] Quand je repense à mon décollage, j'étais content qu'il ne soit pas plus petit. En vol, ça aurait peut-être été sympa d'avoir deux mètres carrés de moins. Mais pour le compromis entre décollage et vol, je pense que 13 mètres carrés était un choix plutôt bien choisi.

[00:30:52] **Lucian Haas:** 13 mètres carrés. Ce n'est pas une aile de compétition à deux lignes avec laquelle on décolle, elle n'est pas déjà terriblement réactive à ce stade ?

[00:31:01] **Andi Aebi:** Oui, une aile de compétition, oui, tout à fait. Il faut aussi prendre en compte,

[00:31:07] quelle surface j'avais au poids de décollage. Enfin, pour que ça marche, il faut déjà pas mal de choses. Vers la fin du vol, tu es plus léger. Ça fait pas mal de différence entre le décollage et l'atterrissage. Mais s'il est plus petit, il réagit plus agressivement quand il fait une fermeture. Évidemment, il ne fait pas non plus une fermeture aussi vite. J'ai aussi un peu testé l'aile. Et l'aile avec laquelle j'ai volé, elle est déjà assez douce, relativement. Donc les fermetures que j'ai pratiquées là, au-dessus du lac, juste pour m'entraîner, elles étaient maîtrisables.

[00:31:43] **Lucian Haas:** S'entraîner sur une fermeture au-dessus du lac, est-ce que tu l'as fait avec le poids correspondant ? Ou est-ce que tu es allé voler en solo avec cette échelle de 13 et tu l'as fait au-dessus du lac ? Ou est-ce que tu t'es dit : je vais prendre 50 kilos en plus et je vais voir comment elle réagit ?

[00:31:57] **Andi Aebi:** Non, je l'ai fait avec un poids de vol de montagne normal. C'est évidemment beaucoup plus léger. Mais on peut alors interpréter ça un peu. OK, qu'est-ce que ça donnerait, à quelle vitesse il réagirait avec un poids plus élevé ? Mais le caractère de base, j'ai aussi été pilote d'essai pendant longtemps et je pouvais déjà me représenter ce que ça signifiait.

[00:32:21] **Lucian Haas:** Alors, tu avais prévu 1000 kilomètres, mais au final, ça n'a pas tout à fait été possible. Pourquoi ? Qu'est-ce qui s'est passé ? Pourquoi n'a-t-il pas réussi à atteindre les 1000 ? Oui, c'était un

[00:32:34] **Andi Aebi:** une défaillance technique. Le fabricant du paramoteur m'a d'ailleurs fait part de ça. Il était assez déçu que je n'aie pas réagi à son avertissement. J'ai utilisé un bouchon de réservoir spécial. C'était une sorte de rallonge. C'est un peu plus simple pour faire le plein. Je me suis dit que c'était super. Le niveau pour le captage est un peu plus haut. Du coup, je récupère un décilitre de plus d'essence après. Je trouvais ça super. Mais ce que je n'avais pas conscience, je n'avais pas tout à fait compris ce qu'il avait dit, c'est que le bouchon du réservoir était coincé. Comme un

bouchon de liège sur une bouteille de vin. Il n'est pas soudé, il est juste clipsé. Il a bien sûr déjà pris pas mal de coups.

[00:33:20] En temps normal, il tient. Mais j'avais une installation particulière. Sur le réservoir normal à l'arrière, qui faisait 18 litres, j'avais branché son tuyau d'essence. Le tuyau était un peu court. J'avais trois réservoirs supplémentaires à l'avant : un à gauche du mousqueton, un à droite et un central. Très tôt, j'ai commencé à faire en sorte que le réservoir principal à l'arrière, les 18 litres, reste toujours assez plein. J'ai donc commencé très tôt à puiser dans les réservoirs supplémentaires. Les premiers étaient les deux réservoirs secondaires. Ils offraient une résistance. C'étaient les premiers que je voulais vider. Celui de droite, ça n'était pas un problème.

[00:34:06] Mais si je ne vide que celui de droite, je suis asymétrique au niveau du poids. C'est pour ça que j'ai alterné un peu. Parfois à droite, parfois à gauche. Et pour celui de gauche, le tuyau d'essence du réservoir arrière droit jusqu'au réservoir supplémentaire avant gauche était un peu court. Je l'ai branché sans trop réfléchir au fait que le tuyau d'essence était un peu en tension. Quand je me suis un peu déplacé, j'ai soudainement vu, avec le rétroviseur, parce que je ne vois pas le réservoir arrière. Je ne peux pas me retourner dans le sellette. J'ai un miroir avec moi et avec le miroir, je peux vérifier le niveau d'essence. Et là, je dirais après une distance de 100, 200 kilomètres, j'ai vu que l'essence coulait.

[00:34:57] Alors, j'ai vu au miroir que ça dégoulinait. Et j'ai vu que le bouchon du réservoir était arraché. Et pendant ce temps, je ne sais pas combien, juste quelques décilitres, quelques litres, on ne sait pas exactement, c'est déjà coulé. En quelques minutes où je n'avais pas remarqué qu'il était arraché. Alors j'ai dû improviser. Le bouchon du réservoir, je ne pouvais pas le débrancher dans les airs, je l'ai vu plus tard par terre, ça aurait été impossible de le débrancher. Alors j'ai dû arracher le bouchon, qui était encore fixé au tuyau. J'ai ensuite rangé le bouchon dans les poches latérales de la sacoche de jambe.

[00:35:44] Et le tuyau, comme je l'ai dit, était déjà court. Et j'ai dû, d'une main, insérer le tuyau dans une petite ouverture du réservoir, qui n'avait plus de couvercle, comme sur une voiture quand tu ouvres le bouchon, la petite ouverture ; j'ai dû insérer le tuyau à la main et le tenir, parce qu'avec le courant d'air, il s'envolait. Donc, avec une main, je devais le tenir et avec l'autre, tenir le réservoir supplémentaire et le presser à l'intérieur. C'était déjà difficile. Et une fois, il m'est arrivé, quelques heures plus tard, que je ne voyais pas l'ouverture, je devais la tâtonner avec les doigts.

[00:36:29] Où est le trou ? Et puis le tuyau peut s'y insérer et une fois, il y en a tellement de différents, c'était le trou du réservoir, mais il y a aussi plusieurs fentes et des trucs bizarres, oui, ça ressemble un peu au bouchon du réservoir. Et je l'ai inséré dans le mauvais tuyau sans même m'en rendre compte. Pendant un certain temps, de l'essence s'est encore échappée. J'ai encore perdu de l'essence une deuxième fois. Je faisais le plein régulièrement, donc je ne volais pas avec le réservoir presque vide, parce que le danger était là, si jamais je devais soudainement passer trop de temps à faire le plein, je voulais toujours le garder relativement plein à l'arrière. Ensuite, pendant un certain temps, j'ai aussi...

[00:37:15] Le tuyau, j'ai laissé le tuyau du réservoir à l'arrière. J'ai regardé ça un peu, je me suis dit que ça suffisait pour que ça tienne si je ne bouge pas. Ensuite, j'ai volé pendant une demi-heure et quand j'ai voulu refaire le plein, j'ai regardé le tuyau et il était sorti pendant le vol. C'est exactement ce que je craignais au moment du plein. C'est pour ça que je le tenais toujours pendant que je faisais le plein. Mais pendant le vol normal, il était resté dans le bouchon. Du coup, il a été aspiré et a fini dans l'hélice. Ça a encore divisé par deux. Il a été sectionné et là, le réservoir a vraiment été vidé, super, super, super vite.

[00:38:00] Et c'était déjà un défi mental. C'était un peu décourageant parce que je me suis vraiment dit : « Là, je viens de tout gâcher, c'est juste ma propre bêtise. » Pas assez préparé, pas assez méticuleux dans la préparation. Bon, d'accord. Mais avec le vol en compétition, j'ai pratiqué le mental training pendant un certain temps. Un peu professionnel. Il y a un moment où tu te dis : « Maintenant, peu importe. » Tu as un problème, tu dois le mettre de côté ou simplement regarder ce que tu peux encore influencer, non ? Et ce que tu peux influencer, tu t'en occupes, et tu laisses le reste de côté, parce que ça ne sert à rien de s'énerver pour ça.

[00:38:48] Mais c'était déjà le fait que j'avais un tuyau qui faisait, je ne sais pas, 50, 70 cm de long et je devais retirer les réservoirs avec une main, la tête en bas, à 50 cm au-dessus du réservoir principal, tenir le tuyau d'essence dans un réservoir d'une main, et tenir le réservoir de l'autre. Il faut accélérer, il faut voler droit et la thermique a aussi signé pour le coup. Comme je l'ai dit, elle réagit extrêmement vite aux transferts de poids. Donc ça commence à rouler, non ?

C'était déjà un défi. D'un côté, le côté positif, c'est que je ne m'ennuyais vraiment pas.

[00:39:35] C'était le côté positif.

[00:39:37] **Lucian Haas:** C'est aussi possible. Comment ça se serait passé si j'étais resté en bas au sol et que je t'avais observé en train de faire le plein, sans savoir que tu étais en train de le faire ? Je te verrais, en gros, voler en ligne droite sur le track, et soudain, vu d'en bas, il aurait semblé que tu commençais à rouler pendant le plein, et d'un coup, il ferait des sortes de virages pendant deux minutes, puis il repartirait en ligne droite ?

[00:40:02] **Andi Aebi:** C'est comme ça. On le voit même sur la piste. Si on sait où regarder, au deuxième virage, environ au milieu, on voit encore et encore de fortes différences de vitesse. Je suis bien sûr déjà repassé en vol de trim. C'est logique.

[00:40:17] Parfois, je m'en foutais de savoir si je déviais de 45 degrés. L'essentiel, c'était que je puisse continuer à faire le plein. Ça se voyait clairement. Définitivement, oui.

[00:40:28] **Lucian Haas:** À quel point étais-tu proche, même si tu te disais dans ta tête que tu avais déjà entraîné ça, mais à quel point étais-tu proche de te dire : "Allez, j'abandonne. Je vais me poser maintenant, c'est peut-être trop dangereux de manipuler du carburant dans cet air thermique et de le tenir comme ça à l'envers ou autre chose."

[00:40:47] **Andi Aebi:** Oui, c'est encore difficile à dire à quel point j'étais proche. En gros, dans une situation comme celle-là, c'est un peu comme en compétition. Tu continues jusqu'à ce que ce soit techniquement limité, d'accord ? Par exemple, là, j'ai perdu le tuyau, alors tu sais que ça ne va plus, et là tu abandonnes. Mais tant qu'il y a une possibilité, je l'ai essayée, d'accord ? Vu la longueur, pour moi, c'était clair dans le sens : tu continues, tu n'abandonnes pas.

[00:41:19] **Lucian Haas:** Ça veut dire que c'est aussi quelque chose où ta carrière passée en compétition de parapente t'a vraiment servi. Parce que tu sais aussi que je dois m'arrêter quelque part, enfin pas m'arrêter dans ce cas précis, mais en parapente normal peut-être, genre, d'accord, je dois tenir cette zone de vide là, la thermique ne passe pas pour l'instant, mais à cet endroit je m'arrête en espérant qu'en une demi-heure, la prochaine bulle dans cette air stable là-dessous se déclenche peut-être encore et que je pourrai peut-être quand même rejoindre la base et tenir jusqu'à l'arrivée.

[00:41:46] **Andi Aebi:** Je pense que c'est définitif. Mais j'ai déjà acquis cette expérience. Comme je l'ai dit, j'ai déjà...

[00:41:54] me laisser conseiller, j'ai pris des heures avec le moniteur de métal, et je n'ai pas fait ça pour le plaisir, mais vraiment parce que j'ai remarqué, ah, là je dois travailler dessus, on peut encore apprendre un peu de choses, c'est nécessaire pour la compétition et c'était définitivement le cas pour ce vol, déjà il y a quelques années avant, j'avais fait les 600 kilomètres l'année précédente et là, en fait, je voulais déjà abandonner, j'ai été très contente après coup de ne pas l'avoir fait, et ça a aussi été une leçon pour moi, même pour le parapente normal, alors tu décolles, tu atterris, après l'atterrissage tu analyses le vol, une fois que tu t'es reposée, et quand tu analyses le tout très sereinement, tu en tires la conclusion,

[00:42:45] je n'aurais pas dû abandonner maintenant, ou j'aurais pu faire ceci ou cela, et c'est certainement une expérience que tu gardes avec toi, quand tu te rappelles précisément lors d'un tel vol : tu sais, n'abandonne pas. J'ai eu beaucoup de soutien après, énormément de gens qui ont vibré avec moi.

[00:43:05] m'ont aussi soutenu mentalement, et oui, ça a été vraiment très motivant, je voulais dire, pour continuer vraiment. Donc pour moi, à ce moment-là, tant que je peux encore faire le plein, je continue, ce n'est pas une question d'abandonner.

[00:43:20] **Lucian Haas:** Alors, c'était clair, tu ne pouvais plus faire les 1000 kilomètres en l'air, comment est-ce que tu as réorganisé ton plan en plein vol pour quand même, où devais-tu aller, je fais un triangle FAI et je reviens peut-être aussi, probablement, d'une manière ou d'une autre vraiment au point de départ ?

[00:43:36] **Andi Aebi:** Alors, c'est encore difficile parce que je n'ai pas analysé le vol x fois et de manière méticuleuse pour voir quelle était ma consommation réelle de carburant, c'est plus difficile à mesurer qu'on ne le pense, on a différents poids, c'est plus lourd au décollage, il y a le vent et tout ça. En tout cas, c'était une sensation, une décision instinctive où je me suis dit : d'accord, ça ne suffit plus. Donc la décision était bonne parce que le réservoir était

vraiment vide quand je suis arrivé à destination. C'était une intuition, d'accord, ça ne suffit plus. Comme je l'ai dit, j'avais l'espace aérien pour les 1000 kilomètres, c'était un peu dans ma tête, j'avais vraiment toutes les options de raccourcis, j'avais plusieurs triangles en tête pour voir où je pouvais raccourcir, mais les possibilités étaient très limitées. J'étais alors encore autour de l'aéroport de Munich,

[00:44:35] il est assez grand, donc je ne pouvais pas simplement faire demi-tour directement, et j'ai juste raccourci suffisamment pour pouvoir contourner les espaces aériens. J'ai atterri avec environ 2 décilitres, soit 0,2 litre d'essence ; quand on pense que j'ai décollé avec 60 litres et que j'ai atterri avec 0,2 litre après 14 heures, on ne peut pas vraiment calculer ça, donc c'était de la chance et une bonne intuition. En fait, de la chance.

[00:45:09] **Lucian Haas:** ... de chance à la fin.

[00:45:12] **Andi Aebi:** Exactement, exactement, oui.

[00:45:14] **Lucian Haas:** Tu penses qu'un record comme celui que tu as réalisé va, je ne sais pas comment c'est discuté dans la scène de la voile motorisée — je ne suis pas vraiment dedans moi-même — mais tu penses que ça va peut-être servir d'exemple là-bas ? Que les gens vont commencer à réfléchir et que les deux lignes vont peut-être s'imposer davantage dans la scène de la voile motorisée parce qu'on se dit, peut-être avons-nous besoin de telles ailes axées sur la performance pour pouvoir voler ces longues distances de manière record, au moins ? Oui,

[00:45:47] **Andi Aebi:** ce qui est matériellement possible, comme je ne suis plus testeur de vol, c'est encore difficile à dire. J'espère simplement que le développement va continuer comme ça, mais le passé a montré que ça avance toujours ; on pense que c'est fini, et puis il y a toujours quelque chose de nouveau, de meilleur, ça va sûrement continuer comme ça. L'autre chose, c'est l'effet d'école, que d'autres personnes soient peut-être motivées, j'espère vraiment que oui, parce que moi, j'ai fait ce vol sans préparation, dans le sens où je ne l'ai pas entraîné dix fois pour que ça marche à la onzième, j'ai juste volé, j'ai attendu les prévisions météo et j'ai volé, si le problème du ravitaillement n'avait pas été là, on avait eu

79

[00:46:35] kilomètres, pour boucler les mille, ce n'est pas énorme, ça aurait été cinq litres d'essence. En fait, j'en ai perdu plus sur tout le trajet de la journée, et c'est un signe que les autres, ils devraient le faire, ils devraient faire les 1000 kilomètres. Je serais très content que quelqu'un s'en occupe maintenant, ils voient la distance, ils peuvent acheter le matériel maintenant, pour le moteur, c'est disponible librement, ce n'était rien de spécial. Ils devraient le faire, parce que je trouve que ça ne peut pas être que la scène paramoteur — je dis ça pour le dire, pas forcément les records, mais ceux qui font les longues distances, ils ne doivent pas voler moins loin que ceux qui volent sans moteur dans les Alpes et

[00:47:28] ce qui est très spécial pour moi, parce que je trouve que le paramoteur et le parapente sont extrêmement similaires, mais ce sont comme deux mondes parallèles. Les gens ne se connaissent pas vraiment, ils font soit uniquement du parapente, soit uniquement du paramoteur. Et dans la scène du paramoteur, ils m'ont regardé avec un peu d'incrédulité quand je leur ai raconté des choses, même en journée, pendant le vol, quand ça a commencé à faire le tour sur les réseaux sociaux. Ils pouvaient suivre ça en direct, et les commentaires arrivaient : c'est impossible, ça ne marche pas, ça ne sera pas possible, tout ça venant de la scène du paramoteur. En revanche, dans la scène du parapente, on m'a sollicité,

[00:48:16] régulièrement, pas dans le mauvais sens, mais juste par curiosité, ils m'ont demandé : « C'est quoi le défi ? Tu as un moteur, non ? » Là, on voit typiquement les deux mondes : d'un côté ceux qui disent que c'est impossible, et de l'autre ceux qui demandent où est le défi. La vérité se trouve quelque part entre les deux, mais c'était déjà très drôle pour moi de voir ces deux mondes se percuter comme ça.

[00:48:44] **Lucian Haas:** Maintenant que tu n'as pas atteint les 1000 kilomètres, mais que tu as quand même célébré le succès en disant : « J'ai fait un record et je suis vraiment rentré à la maison », enfin, arrivé à ton point de départ, et que tu as géré tous les problèmes survenus de manière à ce que ce soit finalement une réussite... Est-ce que ça te tenterait quand même de te dire : « Ok, l'année prochaine, s'il y a encore une longue journée et que les conditions sont réunies, je vais réessayer pour vraiment atteindre ces 1000 » ? Est-ce que ce chiffre de 1000 compte quelque chose pour toi, ou est-ce que ça te suffit de te dire : « J'aurais pu le faire si je n'avais pas eu ces problèmes » ? Est-ce que tu as déjà montré que ces 1000 ne sont plus si importants pour toi maintenant ?

[00:49:29] **Andi Aebi:** Alors pour le moment, ce n'est pas si important pour moi de le refaire, je le ferai peut-être encore si j'en ai juste envie, mais j'espère surtout que d'autres personnes s'y mettront, qu'elles auront envie de continuer à voler ou simplement de voir ce qui est possible. Il ne faut pas forcément que ce soit un exploit de 1000 kilomètres, mais ça peut aussi être une belle virée de 400 kilomètres d'un point A à un point B, pour qu'elles voient, « oh, c'est faisable », et surtout, c'est tout simplement faisable. Pour moi personnellement, réussir enfin à franchir les 1000, oui, ça aurait été sympa, bien sûr, au moment où j'ai fait demi-tour, où j'ai vraiment pris la décision pour moi, « ok, je fais demi-tour, je raccourcis », c'était déjà très

[00:50:15] Pour moi personnellement, atteindre enfin les 1000, oui, ça aurait été sympa, bien sûr. Au moment où j'ai décidé de faire demi-tour, où j'ai vraiment pris la décision pour moi de dire "OK, je fais demi-tour, je raccourcis", c'était déjà très... ..démotivant, parce que c'est fatigant de rester aussi longtemps en l'air, je ne fais pas ça tous les jours forcément. C'était plutôt l'objectif de le faire juste une fois, mais on voit très clairement sur le tracé quel était le but, parce que pour 880 kilomètres, j'aurais pu voler bien plus facilement en ne faisant que 880 kilomètres en ligne droite. On voit que ça aurait été faisable, on peut décoller, et oui, j'espère que ça donnera un coup de boost au paramoteur, peut-être aussi que de nouvelles personnes commenceront à voler en voyant tout ce qu'on peut accomplir, et quelles sont peut-être les défis du vol en soi. Pour les 1000, je pourrai expliquer plus tard,

[00:51:06] mais fondamentalement, je ne trouve pas que ce soit extrêmement difficile à piloter, donc pour moi, ce n'est pas hyper complexe, purement d'un point de vue

[00:51:19] l'exigence, plutôt le fait de voler à nouveau, parce que je pense que beaucoup peuvent le faire, peut-être pas tout le monde, il faut simplement en avoir envie, avoir l'endurance, mais techniquement, n'importe qui peut le faire.

[00:51:36] **Lucian Haas:** Tu as dit qu'en Suisse, tu voles aussi avec le moteur électrique, aussi parce que c'est la seule chose autorisée, et avec l'obligation d'un site de décollage ou quelque chose comme ça. Si on regarde à l'extérieur de la Suisse, il y a toujours ces idées : on ne pourrait pas utiliser un petit moteur électrique pour faire du parapente classique, juste comme aide au décollage en A, et en B peut-être comme aide de transition courte pour les phases de perte de portance, là où tu dirais, genre comme un planeur qui pourrait peut-être allumer son moteur entre deux et dire : avant d'atterrir ici à l'extérieur, je préfère l'utiliser pour aller encore plus loin. Mais ce serait une possibilité, pour ouvrir carrément de nouvelles possibilités pour le vol libre, si tu dis : ces phases de perte de portance, je peux les enchaîner brièvement.

[00:52:22] Est-ce que ce serait un objectif pour toi d'aborder aussi des choses complètement nouvelles ?

[00:52:27] **Andi Aebi:** Oui, comme je l'ai mentionné au début, je crois que c'était en 2006, plus ou moins dans cette période, il y avait une véritable ambiance de ruée vers l'or chez énormément de fabricants de renom. Advans et vraiment beaucoup d'autres grands fabricants étaient aussi là, ils ont essayé de créer une aide au décollage électrique. Et ils ont vraiment travaillé intensément, sur une base large, ils ont fait des recherches et des tests dans plein de directions, et rien n'est sorti sur le marché. Et ça montre bien que le matériel n'est pas encore mûr actuellement, ils n'ont pas réussi à faire exactement ce que tu dis là, un truc petit, pour décoller un peu, monter sur 500 mètres et ensuite voler en thermique, ce serait juste stupide de ma part de dire : "oui, ce serait super, construisons quelque chose", ils ont vraiment essayé pendant plus d'une décennie.

[00:53:23] et rien n'est vraiment arrivé sur le marché. Mais les moteurs à essence, si on regarde simplement à l'étranger, ils sont aussi devenus relativement légers et silencieux, je dirais à partir de 15 kilos, on en trouve pour 15, 18 kilos, une équipement de compétition, et si on ajoute le lest d'eau, ça fait 33 kilos, donc par rapport à ça, c'est nettement plus léger qu'un équipement de compétition avec lest d'eau, pas de problème pour le décollage et avec un peu d'entraînement, on peut super bien voler en thermique, enfin je peux aussi simplement couper le moteur à essence, on est un peu plus lourd dans le sellette avec le poids supplémentaire des 18 kilos, mais ce n'est pas non plus pour tout le monde,

[00:54:13] donc on pourrait déjà, avec un moteur à essence normal, si tu en achètes un léger, faire de la superbe thermique, et je pense qu'on n'a pas besoin d'acheter un moteur super lourd avec une puissance énorme, parce que les parapentes sont bien meilleurs en termes de performance qu'avant, donc on peut réduire la puissance du moteur et ainsi économiser énormément de poids. À la fin, on pourrait

[00:54:38] **Lucian Haas:** J'aimerais discuter d'une petite idée avec toi, pour savoir si tu as déjà pensé dans ce sens. J'ai lu ça quelque part, je ne sais pas, sur un forum de parapente ou quelque chose comme ça, il y avait une discussion : ne pourrait-on pas dire qu'avec des moteurs électriques, où l'on peut mesurer très précisément avec l'électronique combien de courant est consommé, donc quelle puissance est fournie, on pourrait quasi comparer les performances des parapentes ? En disant par exemple : je fais vraiment un vol de niveau absolu, je règle ça et je regarde maintenant combien de courant, combien de puissance j'ai besoin pour que le parapente puisse voler en restant à plat et maintenir absolument son altitude, pour pouvoir dire : je sais maintenant lequel est le parapente le moins performant, en fonction de sa portance et tout ça.

[00:55:23] Est-ce que tu as déjà fait ce genre d'expériences pour toi-même ou y as-tu déjà pensé ? Absolument, absolument.

[00:55:30] **Andi Aebi:** Alors, si j'étais encore test pilote, ce serait la première chose, même ici en Suisse, que nous achèterions ça pour faire ce genre de tests à l'étranger. Je le fais aussi moi-même quand je vole avec des collègues qui ont peut-être le même poids, on prend le même moteur et on a la même base en tant que sellette et unité moteur, et on a souvent fait ça : on n'a même pas besoin de, enfin, on peut bien sûr, comme tu dis, maintenir le niveau, très précisément, alors là tu as une super mesure, mais ça suffit aussi si tu dis, par exemple, tu voles juste une heure de A à B, tu fais à peu près les mêmes virages, les mêmes courbes, les mêmes figures ensemble dans les airs, et après une heure tu regardes combien d'essence toi ou ton collègue avez consommé, et puis vous échangez les ailes, vous volez encore exactement une heure et vous regardez encore, et alors le même résultat ressort encore et encore, que toujours une aile consomme simplement moins d'essence que l'autre, et c'était vraiment, c'était frappant, donc c'est super reproductible et pour la plupart des vols en soaring, tu montes une montagne chaque jour, tu as 1000 mètres de dénivelé ou 1500, mais là, c'est déjà une montagne assez haute,

[00:56:51] C'est un vol en leste assez court en termes de proportion, tu dois encore t'adapter, alors qu'en paramoteur, tu peux monter à 6 heures du matin dans un air parfaitement calme en plaine et voler 10 kilomètres sans problème, et recommencer encore et encore. Donc, de ce point de vue, c'est exactement ce que j'ai dit : en termes de largeur, tu vas toujours beaucoup plus loin en termes de connaissances et de possibilités, et je trouve ça génial, absolument. Connais-tu

[00:57:24] **Lucian Haas:** Est-ce que les fabricants utilisent déjà cette possibilité ? Oui, je connais. Qui fait ça, par exemple ?

[00:57:29] **Andi Aebi:** Par exemple Fee, même là où j'ai la aile, donc Benni, il vole aussi beaucoup en paramoteur à titre privé et il peut toujours redémarrer rapidement sa aile le soir, régler quelque chose n'importe où dans une prairie, atterrir à nouveau, faire des vols comparatifs ensemble, donc là il peut déjà gagner énormément de temps ou obtenir les mêmes résultats en simplement moins de temps, donc il en profite déjà beaucoup.

[00:57:57] **Lucian Haas:** Est-ce que tu aimerais redevenir test pilote avec de telles possibilités ?

[00:58:00] **Andi Aebi:** Oui, définitivement. Enfin, si tu peux dire que tu peux décoller directement de chez toi ou si tu as un aérodrome à proximité, ça facilite déjà pas mal le travail, carrément.

[00:58:14] **Lucian Haas:** Super, Andi. Merci, merci beaucoup pour ton récit sur ton vol record, la comparaison entre le vol en aile motorisée et le vol classique, et comment les deux scènes ou les deux types de vol peuvent en fait se compléter et s'enrichir mutuellement de manière magnifique. Merci beaucoup. Merci à toi.

[00:58:37] Podz-Glidz est le podcast du blog de parapente Looglights. Un nouvel épisode paraît toutes les deux semaines. Et si tu veux en écouter plus dès maintenant, tu trouveras déjà plus de 140 heures de discussions intéressantes dans les archives, disponibles sur Looglights et partout où il y a des podcasts.

[00:58:56] Une telle offre demande bien sûr beaucoup de temps, beaucoup de travail et pas mal de frais. Si ce que je vous propose ici vous plaît et que vous voulez continuer à écouter Podz-Glidz et à lire Looglights à l'avenir, alors devenez un soutien pour ces deux projets. Vous êtes libre de choisir le montant de votre contribution. Ma suggestion non contraignante est de 60 euros par an, soit environ 5 euros par mois. Toutes les informations sur la manière dont votre contribution me parvient se trouvent sur le site looglights.blogspot.com. Vous y trouverez le menu « Fördern ».

Looglights s'écrit Lu-Glidz. Je remercie tous les contributeurs. À bientôt. L'argent ne tombe pas du ciel. Ciao.