

Foehnphobie

Podz-Glidz 157 — Chris Geist

Published	2025-03-28
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-157-foehnphobie
Duration	01:27:22
Speakers	Chris Geist, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0157-foehnphobie-chris-geist.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	13 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	27
Show notes	27
Transcript	28
Français	49
Show notes	49
Transcript	50

Deutsch

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

Show notes

Chris Geist ist einer der bekanntesten deutschen Fluglehrer und Sicherheitstrainer. Wie hält er es mit dem Risiko?

Chris Geist hat vor 17 Jahren die Paragliding Academy im Allgäu gegründet, als Flugschule und Anbieter von Sicherheitstrainings. Zuvor war er Acro-Flieger, dann Entwicklungs- und Testpilot, wo er gerne an die Grenzen von Material und Mensch ging. Nur bei der Einschätzung des Wetters war er immer sehr konservativ, erzählt der heute 47-jährige in dieser Episode 157 von Podz-Glīdz. Und er wundert sich heute noch, wie unbedarft sich viele Piloten in die Lüfte die Lüfte schwingen, selbst wenn die Prognosen eindeutig von Föhn sprechen.

Chris hatte mir vor ein paar Wochen eine Sprachnachricht per WhatsApp geschickt und mir dahingehend sein Leid geklagt. Er regte an, ob ich nicht via Lu-Glīdz ein wenig Föhnaufklärung betreiben könnte. Daraus wurde dann die Idee, mit ihm in einem Podcast zu machen und dabei nicht nur über Wetter, sondern auch den allgemeinen Umgang mit Flugrisiken zu sprechen.

So wurde daraus ein im Wortsinn häufig heiteres Themenpotpourri. Unter anderem sprechen wir darüber, wie sich der Charakter der Flugschüler über die Jahre gewandelt hat, welche Kehrseite die immer einfacher zu fliegenden Gleitschirme mit sich bringen, warum sich viele Zweileiner-Piloten selbst überschätzen, und warum Chris sich von der Radikalität, mit der manche junge XC-Cracks an das Streckenfliegen herangehen, gerne eine Scheibe abschneiden würde.

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

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

Musik dieser Folge:

Track: Pienso Viento | Künstler: Casa Rosa

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=3nT3lZ88Usw>

LINKS zu Lu-Glīdz:

- Blog: <https://lu-glīdz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglīdz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglīdz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glīdz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glīdz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNVk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glīdz-der-lu-glīdz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglīdz>
-

LINKS zu Chris Geist:

- Website: <https://paragliding-academy.com/>

- Facebook: <https://www.facebook.com/Gleitschirmschule>
- Instagram: <https://www.instagram.com/paraglidingacademy/>
- Youtube-Kanal: <http://www.youtube.com/ParaglidingAcademy>

Transcript

[00:00:02] **Chris Geist:** Also ich sage ja immer, mein Lieblingsspruch ist, die Eiergröße wächst wieder exponential zur Landeplatznähe, also manchmal würde mich gern das Bild dann oben interessieren, wie der, also ich fände das ja auch super spannend, tatsächlich auch beim Sicherheitstraining, wenn du so eine Inflight -Kamera direkt sehen würdest vom Trainer und vom Piloten und dann kann jeder gucken, wie sie überhaupt klicken, der so große Augen oder was auch immer, also ich finde das super spannend.

[00:00:37] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Chris Geist. Und ich bin Lucian Haas.

[00:00:52] Chris Geist hat vor 17 Jahren die Paragliding Academy im Allgäu gegründet, als Flugschule und Anbieter von Sicherheitstrainings. Zuvor war er Agrofliieger, dann Entwicklungs - und Testpilot, wo er gerne an die Grenzen von Material und Mensch ging. Nur bei der Einschätzung des Wetters war er immer sehr konservativ, erzählt der heute 47 -Jährige in dieser Episode 107.

[00:01:19] Und er wundert sich heute noch, wie unbedarft sich viele Piloten in die Lüfte schwingen, selbst wenn die Prognosen eindeutig von Föhn sprechen. Chris hatte mir vor ein paar Wochen eine Sprachnachricht per WhatsApp geschickt und mir dahingehend sein Leid geklagt. Er regte an, ob ich nicht via Lu-Glidz ein wenig Föhn -Aufklärung betreiben könnte. Daraus wurde dann die Idee, mit ihm einen Podcast zu machen und dabei nicht nur über Wetter, sondern auch den allgemeinen Umgang mit Flugrisiken zu sprechen. So wurde daraus, einem Wortsinn, häufig heiteres Themenpotpourri. Unter anderem sprechen wir darüber, wie sich der Charakter der Flugschüler über die Jahre gewandelt hat, welche Kehrseite die immer einfacher zu fliegenden Gleitschirme mit sich bringen, warum sich viele Zweiliner -Piloten selbst überschätzen und warum Chris sich von der Radikalität, mit der manche junge XC -Cracks an das Streckenfliegen herangehen, gerne eine Scheibe abschneiden würde.

[00:02:21] Da du den Podcast hörst, werde doch zum Förderer von Podz-Glidz. Wie das ganz einfach geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:35] Chris, wo liegt für dich eigentlich das größte Risiko beim Gleitschirmfliegen?

[00:02:40] **Chris Geist:** Das größte Risiko beim Gleitschirmfliegen liegt eigentlich immer sieben Meter unter der Kappe, hat mal ein Fluglehrer gesagt. Und dem kann ich jetzt nach 30 Jahren, glaube ich, immer noch zustimmen. Also das Hauptproblem ist, glaube ich, einfach der Pilot oder die Pilotin unter dem Gleitschirm ist der größte Risikofaktor.

[00:02:59] **Lucian Haas:** Nun können wir den Piloten aber nicht abschaffen. Irgendwie. Wie kann man, wie kann man dann, ja. Da wären wir wieder bei der KI. Ja, wir hatten vorhin über KI gesprochen, deswegen kommt das Stichwort KI hier rein. KI, vielleicht irgendwann mal haben wir eine KI da mitsteuert. Aber zurzeit müssen wir Piloten noch steuern oder Pilotinnen müssen da noch steuern. Wie kann man dieses Risiko Pilot -Pilotinnen, minimieren?

[00:03:24] **Chris Geist:** Ja, da habe ich mir natürlich auch so ein, zwei Gedanken gemacht. Aber das Problem wird man natürlich nicht ganz lösen. Aber ich glaube, so ein bisschen Selbstreflexion oder Risikoabwägung oder Einschätzung ist, glaube ich, einfach so ein bisschen der Schlüssel zum Erfolg. Das fehlt mir tatsächlich. Aber da waren wir früher auch nicht anders. Also mit 20, 30 hast du mir jetzt auch nicht groß was erzählen können. Wobei ich sagen muss, dass ich zum Beispiel beim Faktor Wetter eigentlich schon immer sehr defensiv war. Also wenn es für mich vom Wetter her nicht gepasst hat. Da war ich eigentlich immer einer der Ersten, der dann wieder runtergelaufen ist oder runtergefahren ist mit der Bahn. Und das fehlt mir tatsächlich einfach so ein bisschen. Aber das ist, denke ich, heutzutage auch ein bisschen Unwissenheit über die Wetterphänomene oder vielleicht auch das Verlassen auf irgendwelche Apps oder irgendwie. Genau, da machen wir manchmal schon so ein bisschen Sorgen.

[00:04:11] Also das ist auch gar nicht böse gemeint. Aber ich glaube, das Element Luft ist halt einfach so ein Ding, oder? Das kannst du nicht sehen. Ich meine, beim Skifahren, da gibt es halt Schildchen, blaue Piste, rote Piste, grüne. Ne, grüne gibt es ja gar nicht. Schwarze gibt es noch. Schwarze gibt es noch, genau.

[00:04:28] Grün ist, wenn der Schnee weg ist wahrscheinlich.

[00:04:31] Daher war das echt ein Trauerspiel mit dem Schnee. Aber zum Glück, also ja, Skitouren gingen ein bisschen. Dieses Jahr nur grüne Pisten.

[00:04:42] Bleib mal ernst, Lucian. Okay, okay. Das ist ein ernstes Interview. Okay, also was wollte ich sagen? Also tatsächlich ist, glaube ich, einfach das Hauptding, du siehst einfach die Luft nicht. Genau. Ich glaube, diese Einschätzung, kann ich jetzt fliegen oder kann jetzt hier der Kriegel Maurer noch fliegen oder der Chris Geist oder sonst wer. Ich glaube, da gibt es bei uns einfach keine Unterscheidung. Und das ist irgendwie so ein bisschen schwierig. Also es gibt im Moment beim Gleitschirmfliegen nur, fliegt oder fliegt nicht, kommt mir vor. Und die Leute machen sich einfach wenig Gedanken. Hey, bin ich den Bedingungen da gewachsen in der Luft? Aber ich glaube, sie können uns einfach auch nicht beurteilen oder schlecht beurteilen und riskieren es dann deswegen.

[00:05:19] **Lucian Haas:** Du hast gesagt, du wärst da. Du hast auch früher einer gewesen, der am ehesten wieder runterläuft. Und woher kam das oder kommt das? Ich weiß nicht, ob es noch heute noch so ist.

[00:05:30] **Chris Geist:** Tatsächlich muss ich sagen, ja, also mittlerweile, ich habe auch meine Grenzen irgendwo ein bisschen erweitert. Und also da haben mir tatsächlich die naiven Flieger oder schlechten Flieger tatsächlich ein bisschen geholfen. Ich denke mir immer, okay, wenn jetzt der da hinten reinfliegt ins Lee oder was und sich null Gedanken macht, dann müsste ich das doch eigentlich auch schaffen. Also ich habe meine Grenzen tatsächlich auch ein bisschen nach oben verschoben. Deshalb, früher war das nicht so. Also ich komme aus einer Zeit, da wurde dir echt eingebläut. Hey, bei Föhn zum Beispiel geht man nicht fliegen oder bei Gewitter oder sonst was. Und wir haben das echt ernst genommen am Anfang. Also das war wirklich, da waren wir wirklich viel defensiver unterwegs. Ich bin immer super gerne an die Grenzen vom Schirm und vom Material gegangen, aber nie an die Grenzen vom Wetter. Und also schon natürlich auch mal gemacht. Aber eben da war ich sehr defensiv, muss ich sagen.

[00:06:16] Also da war ich jetzt nicht so drauf wie viele heute, die sich aufs Wetter konzentrieren. Da wurde gar nichts mehr scheißen. Und ja, finde ich spannend, einfach die Entwicklung da jetzt zu sehen.

[00:06:26] **Lucian Haas:** War man früher vielleicht auch defensiver, weil man weniger Wetterinfos hatte? Also beispielsweise früher, da hast du vielleicht eine Bodenwetterkarte gehabt, aber nichts von Höhenwinden, die man irgendwie schnell mal im Internet abrufen konnte. Oder du hast eine grobe GFS -Überblickskarte, was auch immer gehabt. Aber wo du jetzt nicht irgendwo erkennen konntest, da ist ein Tal und da könnte ein bisschen mehr Wind sein als heute, was man heute in diesen fein aufgelösten Meeren sieht. Wo man die Wettermodellen teilweise schon relativ gut rauslesen kann.

[00:06:54] **Chris Geist:** Exakt, genau. Und da sind wir natürlich beim Punkt. Also 1997 habe ich den A -Schein dann gemacht. Und tatsächlich gab es da natürlich nur Teletext und eben hier aus der Tageszeitung eben die ISO -Bahnkarte. Und ja, das war tatsächlich so ein bisschen das Ding. Also ich denke, früher waren wir einfach ein bisschen zu vorsichtig, zu naiv oder haben einfach wenig Infos gehabt. Und jetzt heute schlägt es tatsächlich, glaube ich, aber ein bisschen in die andere Richtung über. Man verlässt sich extrem auf Apps und Wettermodelle. Ich meine, aktuell, du weißt es ja selber, ich meine, mit dem Bernie von Burner bin ich gut in Kontakt und beobachte natürlich auch XC Therm und so weiter. Und die Modelle passen ja ganz, ganz häufig auch. Oder man sieht natürlich auch die Föhnverläufe zum Beispiel und so weiter natürlich viel besser. Aber 100 Prozent passen sie ja auch immer nicht.

[00:07:39] Oder ich meine, jetzt haben wir ein neues Icon CH1 oder wie das auch immer heißen mag, das angeblich ja auch Talwindverläufe und auch das Überfließen bei Seichenföhnen über Pässe darstellen soll und so weiter. Aber habe ich jetzt auch schon gesagt, ich habe schon wieder ein bisschen gehört, dass das auch nicht immer passt oder immer 100 Prozent natürlich safe ist. Und ich glaube, da liegt so ein bisschen die Krux dabei. Jetzt heute verlässt man sich vielleicht zu sehr auf die Apps. Ich ja auch. Also ich gucke ja auch jeden Tag mehrfach rein. Und da fehlt mir aber jetzt halt einfach wieder ein bisschen das, was wir früher hatten. Mal Blick aus dem Fenster oder einfach auch die Umgebung

einfach ein bisschen wahrnehmen.

[00:08:12] **Lucian Haas:** Ja, Modelle sind immer nur Modelle, die die Realität nur modellhaft abbilden können und manchmal auch daneben liegen. Und selbst so ein Icon CH1, was jetzt mit so einem 1 -Kilometer -Raster rechnet und vielleicht etwas mehr die Talverläufe erfasst und damit auch diese Talwinde, die dadurch gehen, wie sie kanalisiert werden, ein bisschen besser darstellen kann oder auch manche Pässe besser erfasst, wo dann vielleicht eine kalte Luftmasse von der einen Seite auf die andere rüberschwappt, also so dieser seichte Föhneffekt dann da durchkommt. Perfekt wird das nicht sein. Und es wird auch nicht für alles immer funktionieren. Wie könnte man denn aus deiner Sicht oder wie machst du das? Du bist ja Fluglehrer. Wie bringst du deinen Flugschülern bei a diese Apps zu nutzen, falls du das überhaupt machst und b wie bringst du ihnen die Skepsis gegenüber diesen Modellen bei, die sie natürlich auch eigentlich auch immer haben sollten?

[00:09:01] Ja, das ist eine gute Frage.

[00:09:02] **Chris Geist:** Also ich muss ja ganz offen sagen, ich im Einsteigerbereich, da habe ich ja mittlerweile eine relativ große Flugschule, da mache ich ja gar nicht mehr so viel, aber ich komme immer mal wieder mit dazu, stelle die Burner -App natürlich auch super gerne vor und auch die ganzen anderen, zeige die einfach gerne und sage aber auch immer mit dazu, Leute, das ist einfach ein grober Richtwert, oder? Ihr könnt euch ziemlich schnell ein relativ gutes Bild machen. Kann ich fliegen oder kann ich nicht fliegen? Aber ersetzt halt einfach nicht die Entscheidung am Berg, dann starte ich oder starte ich nicht oder fliege ich oder fliege ich nicht. Also da bin ich schon, sage ich ihnen schon immer mit dazu, hey Leute, das müsst ihr natürlich auch noch einfach ein bisschen lernen, das Ganze einschätzen und so weiter. Ich bin ja auch der Meinung, die ganze Meteorologie, also Meteorologen sind ja eh immer Scharlataner, das weißt du ja. Das ist einer meiner Lieblingssprüche, inklusive mir.

[00:09:48] So 100 % genau wissen wir es ja dann doch immer nicht. Hinterher können wir es natürlich immer super erklären, aber so die Vorhersagen, die passen ja sehr, sehr oft einfach nicht. Mir fehlt einfach im Moment gerade einfach so ein bisschen das Defensive, das Vorsichtige halt einfach. Man verlässt sich echt auf Apps oder man wird wirklich oft auch am Startplatz einfach dann aussagen wie, ja, der Föhn ist ja noch weit weg oder ja, da hinten ist eine Föhnschneise, aber da fliege ich ja nicht hin und so weiter. Das finde ich schon echt grenzwertig manchmal, was man da so für Sprüche hört. Ja, mir wurde mal früher gesagt, irgendwie, wenn es zum Beispiel Föhn hat, bist du halt großflächig auf der alten Nordseite einfach im Lee. Und ich glaube, das unterschätzen glaube ich viele. Also viele Pilotinnen und Piloten, glaube ich, korrigiere mich bitte, da bist ja du mittlerweile einfach der beste Meteorologe oder Experte.

[00:10:35] Aber es ist einfach eine Leelage, was wir dann einfach haben. Bei Südföhn sind wir auf der alten Nordseite einfach im Lee und die kann natürlich, natürlich kann man oft noch bei Föhnen fliegen, mache ich ja auch. Aber ich glaube, diese Lee -Komponente wird oftmals ein bisschen unterschätzt. Also ich hatte mal, das weiß ich noch, da war auch, es war nicht so lange nach dem Arschin, bin ich mal im Nebel angestartet bei 10 km/h Südwind. Das war wirklich nicht mehr. Wäre mal spannend gewesen, das jetzt zu sehen mit den heutigen Apps. Damals hat man halt die ganzen Informationen nicht, aber ich bin rausgestartet, habe massives Sinken gehabt, 75 % Klapper, musste in einer Waldschneise und Not landen und da hat es nicht viel Wind gehabt. Und ich glaube, das sind so Situationen, das prägt dann halt irgendwie auch. Genauso wie wenn man sagt, okay, ich habe mal einen Föhndurchbruch erlebt, genau, oder bin einfach gestartet und hatte einfach eine scheiß Luftmasse einfach.

[00:11:22] Das macht einen einfach ein bisschen demütiger oder vorsichtiger. Und das fehlt natürlich vielen, aber das kann man halt auch einfach nicht ersetzen, diese Erfahrungswerte.

[00:11:29] **Lucian Haas:** Wie gehst du denn für dich vor, wenn du jetzt so eine Föhnlage einschätzen willst? Gehe ich nur fliegen oder gehe ich nicht fliegen? Du hast wahrscheinlich ein Bauchgefühl dafür, aber gibt es irgendwelche Anhaltspunkte, wo du sagst, das sind wirklich für dich so No -Go's oder sowas?

[00:11:45] **Chris Geist:** Also klar. Wenn ich zum Beispiel im Allgäu fliegen gehe, ich habe einen Flugberg bei mir direkt hinter der Haustüre, der ist ein bisschen entfernt von den höheren Bergen. Da reiht sich es dann schon auch manchmal einfach ein bisschen aus und gehe dann einfach noch bei Föhnlagen fliegen, auch wenn es mal ein bisschen mehr Druckunterschied hat oder du schon die Lenthese natürlich am Himmel siehst und so weiter. Da muss ich sagen,

schwierig. Also es ist echt schwierig, weil wir haben jetzt zum Beispiel im Allgäu natürlich auch oft Föhnlagen, wo man super gut fliegen kann. Und wenn man jetzt wirklich gar nicht mehr fliegen geht, wenn irgendwo Föhn prognostiziert ist, dann kommst du eigentlich gar nicht mehr in die Luft. Also es ist schon auch krass, wie viel Föhnlagen mittlerweile angesagt werden. Ich weiß jetzt nicht, das weißt du besser. Sind es tatsächlich mehr Föhnlagen geworden oder sind einfach nur die Meteorologen oder die Wettermodelle einfach mehr auf Föhn geprägt? Also wenn man jetzt beim DHV, beim Schwanitz einfach schaut, da ist ja fast jeden Tag Föhnig -Föhn.

[00:12:33] Und ich glaube, dass das auch ein bisschen dazu beiträgt natürlich, dass das viele dann irgendwo gar nicht mehr ernst nehmen. Und ja, das ist halt so, das ist echt eine schwierige Sache. Also wie du schon sagst, bei mir ist es einfach viel Bauchgefühl, oder? Ich gehe halt auf meine Berge hoch, dann sehe ich halt okay, vielleicht sind Landys schon da oder nicht oder sehe einfach diese klare Luftmasse. Ich sehe, das Landys ist einfach ein bisschen näher heute. Gucke mir nochmal kurz die Windwerte an bei den Windanzeigerwerken und dann kann ich schon so ein grobes Bild mehr machen. Das fehlt natürlich jetzt jemandem, der zum ersten Mal hierher kommt und dann hier fliegt. Also das sind schon so diese Erfahrungswerte, die dann nachher im Endeffekt auch entscheiden, ob ich dann starte oder nicht. Und klar, es ist auch ein bisschen die Luft. Also ist es eine warme Luftmasse, die mir gerade ins Gesicht strömt? Ist es böig dazu?

[00:13:15] Ja, genau. Es ist einfach diese Sensibilität für die Natur. Das muss man aber lernen, das auszuprägten, sonst funktioniert das nicht. Jemand, der das halt noch nicht so lange macht oder einfach noch nicht dieses Verständnis für die Luftmasse hat, der wird sicher eine Fehlentscheidung treffen, bin ich mir sicher. Und ich weiß auch nicht ganz genau, wie man es jetzt wirklich, außer ein bisschen defensiver sein und sich das erst mal anzugucken, mal ein bisschen am Startplatz rumzuhocken, ein bisschen zu beobachten, dann

[00:13:37] **Lucian Haas:** gibt es da eigentlich kein Rezept, das zu lernen. Das heißt, lernen heißt eigentlich, sich den Situationen auszusetzen. Vielleicht nicht direkt fliegen zu gehen, aber zu fliegen, zumindest an den Berg zu gehen und zu erleben, wie es dort dann ist. Das

[00:13:49] **Chris Geist:** habe ich das Gefühl, das wird tatsächlich immer weniger. Also wir waren wirklich früher viel am Berg, einfach oben mit Gleitschirm, haben aber wirklich lange gewartet, geschaut, Vögel beobachtet, die Luftmasse angeschaut, geguckt, wie sie es verändert hat und sind dann oft auch mal wieder mit der Bahn runtergefahren, wenn wir uns nicht sicher waren. Das ist heute, glaube ich, eher die Ausnahme. Weil

[00:14:08] **Lucian Haas:** irgendeiner fliegt schon, dann heißt es, es fliegt und da muss man raus. Weißt du,

[00:14:12] **Chris Geist:** wenn du Schwabe bist, dann ist natürlich auch so okay, wenn jetzt die Runterfahrt auch noch zahlen muss, das geht halt gar nicht.

[00:14:19] Und entspannt. Ich darf das sagen, weil ich habe ja auch schwäbische Wurzeln, deswegen genau. Aber nee, also nichts gegen Schwaben. Aber ja, das war früher tatsächlich ein bisschen mehr, glaube ich, dass man eher so ein bisschen defensiver war, ein bisschen beobachtet hat. Genau, ich habe es auch mit meiner Freundin diskutiert. Sie kommt aus der Zeit, hat auch da angefangen und wir waren da schon ein bisschen vorsichtiger. Aber heute ist es, ich glaube, auch ein bisschen durch Social Media, und es schaut alles irgendwie easy aus und ja, werden halt Föhnflüge gepostet und schwierig. Also ich möchte das gar nicht so urteilend verteufeln, aber ich glaube, dass sich viele besser beraten werden, wenn sie ab und zu einfach mal nicht fliegen würden, wenn es dann wirklich auch Föhn hat. Aber ja, Risikoeinschätzung,

[00:15:04] da sind wir beim Thema.

[00:15:05] **Lucian Haas:** Aber wenn jetzt so ein Flugschüler zu dir kommt und sagt, hey Chris, wie baue ich möglichst schnell Wetterwissen auf? Was sagst du dem?

[00:15:15] Ja,

[00:15:16] **Chris Geist:** fliegen lernt man durch Fliegen, oder? Wieder so ein blöder Fluglehrerspruch, aber da ist natürlich was dran. Und halt, also ich glaube, dass du dir eben mit diesen Apps und den Wettermodellen kannst du halt schon echt verdammt schnell super viele Infos rausziehen. Für die Fluggelände, fürs Wetter, Windwerte und so weiter.

Das ist schon geil. Also du kannst echt super schnelle Progress einfach machen da und gut werden und schnell gut werden. Aber du musst dir schon halt einfach auch ein bisschen Zeit lassen. Also du kannst jetzt nicht von heute auf morgen sagen, ich kann jetzt plötzlich alles. Und ich glaube, das Verständnis fehlt bei ein paar, dass das jetzt, da werden wir ja wieder, ich meine, die Büchse der Pandora müssen wir jetzt hier nicht öffnen, aber eben mit der Ausbildung der deutschen Piloten und so weiter, mit dem Arsch, was er bedeutet, was er nicht bedeutet. Was mich enorm mitgenommen hat letztes Jahr war, dass ein Schüler eben natürlich verunglückt ist, der war noch gar nicht alt,

[00:16:02] hatte bei uns die Ausbildung vor eineinhalb Jahren gemacht oder so und war halt auch wieder am Nebelrand beim Fliegen, beim falschen Wetter, sag ich mal, um die falsche Uhrzeit, ja und vielleicht auch die falsche Jahreszeit. Wie auch immer. Aber das tut mir weh, irgendwie sowas, weil wir pläuen tatsächlich unseren Schülern immer ein, hey Leute, am Anfang bitte 40 Flüge, das ist nicht das Ende der Veranstaltung, sondern es ist der Beginn einer großen Reihe. Mittlerweile sind es ja 55 oder mehr, es geht ja nach Höhenmetern. Aber ich finde es manchmal ein bisschen naiv von den Leuten zu denken, okay, sie machen jetzt einfach die Ausbildung, die Arschenausbildung und dann können sie plötzlich Thermik fliegen im Frühjahr am Nebelrand.

[00:16:37] Irgendwo ist dann die Message, glaube ich, nicht ganz angekommen. Und ich glaube, das liegt nicht an den Flugschulen. Wir versuchen das schon zu vermitteln, aber ich glaube, das ist einfach dieses Risiko abschätzen, abwägen, ist irgendwo ein bisschen untergegangen.

[00:16:49] **Lucian Haas:** Nun machst du jetzt schon bald 20 Jahre Flugschule. Du musst es besser wissen als ich. Du hast vorhin gesagt, wahrscheinlich hättest du 2008 angefangen. Wahrscheinlich, genau. Die letzten archäologischen Funde in deinem... Richtig.

[00:17:08] Auf Xing stand bei dir mal, es sei 2008 gewesen. Es war

[00:17:12] **Chris Geist:** 2008, glaube ich, ja. Dann sagen wir

[00:17:14] **Lucian Haas:** mal, fast 20 Jahre. So, nähern wir uns an. Aber hat sich in dieser Zeit auch die Einstellung der Leute verändert, die zu dir als Flugschüler kommen? Also wird heute, sind die heute anders drauf? Sind die auch vielleicht risikofreudiger, als sie früher waren?

[00:17:32] **Chris Geist:** Ja, also unterschiedlich. Ich will jetzt nicht pauschalisieren, aber natürlich ist es schon so, dass diese, ja, ich glaube echt, dass das ein bisschen mit Social Media und dem ganzen Zeug zu tun hat. Das einfach, die sind risikogereiter, ja, doch. Wobei, schwer zu sagen, aber das Publikum hat sich auf jeden Fall geändert. Also früher waren das doch eher so ein bisschen mehr Outdoor -Sportler, Kletterer, die gekommen sind, die schon so ein bisschen Grundverständnis einfach auch für die Natur hatten oder einfach schon viel draußen gemacht haben heutzutage.

[00:18:00] **Lucian Haas:** Und als Kletterer wahrscheinlich auch andere Beziehungen schon zum Risiko haben, weil du da immer weißt, ich kann abstürzen, da muss ich mich absichern, wie ist der Fels, und so weiter. Und man dann auch entscheidet, heute steige ich gar nicht ein, weil es ist zu glatt, weil es ist zu feucht oder was

[00:18:14] **Chris Geist:** auch immer. Genau. Richtig, genau. Also da war so dieses Wetterding, habe ich oft gemerkt, dass die dann schon von Haus aus einfach ein bisschen vorsichtiger waren. Und das hat mir gut gefallen. Einfach, das war gut. Die waren nicht automatisch talentierter, die Kletterer, keine Frage, haben es jetzt auch nicht besser gemacht wie die anderen. Aber genau, also diese Wetterkomponente, das war bei denen schon so ein bisschen im Kopf drin, so okay, wenn der jetzt sagt, irgendwie so geht nicht, dann haben die das akzeptiert oft. Und das ist, das hat sich schon geändert. Und klar, waren viele natürlich auch ein bisschen sportlich dann schon unterwegs. Eine gewisse Sportlichkeit ist ja zumindest am Anfang jetzt auch nicht von Nachteil, wenn man jetzt Gleitschirmfliegen lernt, wenn man Übungshand hoch geht oder dass man sich nicht verdetzt und so weiter. Und das hat sich schon geändert. Also da kommen viele tatsächlich, jetzt sage ich es mal böse gesagt, aus der Großstadt, aus dem Großraumbüro, waren jetzt noch nie irgendwo draußen und wollen jetzt plötzlich Gleitschirmfliegen und meinen halt okay, Gleitschirmfliegen kann man jetzt einfach buchen und muss das nicht lernen.

[00:19:03] Und das, ja, das hat sich schon geändert. Aber es ist natürlich ein Phänomen, das durch die ganze Zeit, durch die ganze Szene natürlich geht. Also dass jetzt viele Leute kommen, wo einfach das Grundverständnis vielleicht ein

bisschen für die Natur und für das Outdoor -Mäßige halt ein bisschen fehlt und fürs Wetter natürlich.

[00:19:17] **Lucian Haas:** Hast du darauf oder habt ihr daraufhin gewissermaßen die Art und Weise, wie ihr Gleitschirmfliegen vermittelt, ein bisschen angepasst? Also macht ihr das heute anders? Macht ihr andere Übungen oder zeigt ihr den Leuten die Luft, die Natur, die Vögel, was auch immer, was sie noch nie gesehen haben in der Stadt, dass eine Dohle irgendwie Loopings schlagen kann und so was und sagt, hey, guckt mal.

[00:19:36] **Chris Geist:** Genau. Das machen wir total viel. Und hocken dann einfach nur rum und schauen und beobachten. Und das finde ich total wichtig. Und ich sehe mittlerweile den Job von den Fluglehrern auch mehr darin, dass man sagt, okay, man bringt die Leute ein bisschen mehr zur Natur wieder zurück, wie eigentlich Gleitschirmfliegen beibringen. Also die, die das annehmen, die sind mega happy und da hinterlässt das halt einfach total schöne Fußspuren, sag ich jetzt mal. Oder die hören dann auch nicht mehr auf. Ein paar kannst du anreden und die werden das auch niemals verstehen, so 100 Prozent. Aber ich glaube, da liegt der Schlüssel ein bisschen begraben einfach, dass man so ein bisschen wieder zurück zur Natur geht. Und zum Beobachten kommt. Und dann wird das auch schon mit dem Gleitschirmfliegen. Ich sage ja immer, Gleitschirmfliegen ist 80 Prozent Gefühl und 20 Prozent Technik. Und das ist schon ein bisschen so.

[00:20:19] **Lucian Haas:** Ihr könntet ja eine Hike -and -Fly -Ausbildung machen, wo man grundsätzlich hochlaufen muss, egal wohin. Ja, das würde

[00:20:25] **Chris Geist:** viel verändern, glaube ich. Wenn man sich den Berg so ein bisschen erarbeitet, das hat schon was. Du weißt das selber auch und ich auch. Also ich mache mittlerweile fast ausschließlich Hike -and -Fly oder Hike -to -Fly heißt der mittlerweile. Wenn man dann auf Strecke geht oder sonst was, finde ich einfach das Geilste. Und genau, kann man ein bisschen Blümchen beobachten und Vögelchen und ist

[00:20:44] **Lucian Haas:** einfach ein bisschen näher wieder bei der Natur. Von diesem, sage ich mal, mehr städtischen Publikum, was du heute hast oder sowas, merkst du dann auch, dass von diesen Leuten, die vielleicht auch früher wieder aufhören, weil sie das einfach so als Event -Charakter mal mitgemacht haben, dann machen sie es ein, zwei Jährchen oder eben auch nicht, sondern machen noch eine Flugreise mit, sagen, das habe ich jetzt auch mal gehabt. Jetzt war ich einmal in Algodonales oder was auch immer. Und dann merken sie, ich habe gar nicht die Zeit dafür. Und dann hören sie schon wieder auf.

[00:21:12] **Chris Geist:** Genau. Ja, das ist tatsächlich oft so. Also wie viele jetzt da aufhören, nicht aufhören, ich glaube, der DRV hat da gute Statistiken, habe ich jetzt nicht so verfolgt, aber es ist schon so. Ja, also viele merken dann eigentlich erst während der Ausbildung oder danach dann, was da wirklich dahintersteckt. Und sind wir mal ehrlich, wenn du jetzt in der Großstadt wohnst, noch eine Familie hast, einen Job, der dich vereinnahmt und vielleicht noch ein anderes Hobby, dann ist es echt schwierig, sich da für das Gleitschirmfliegen auch wirklich Zeit zu nehmen. Und die musst du dir einfach nehmen, sonst kannst du ja auch kein Gutes machen. Du musst ein guter Gleitschirmflieger werden. Das wissen wir. Und ja, also ich denke schon, dass du Gleitschirmfliegen im sicheren Rahmen betreiben kannst, mit Flugreisen, Sicherheitstraining, also Fortbildung, musst dann aber auch, klar, musst dann halt auch was bezahlen und musst dann halt auch ein bisschen bei der Flugschule bleiben. Und dann denke ich, geht das schon.

[00:21:57] Also es ist, man kann das dann schon relativ sicher gestalten, auch mit wenig Airtime, wenn man vielleicht ein bisschen bei den Fortbildungen einfach teilnimmt und nicht lernen durch Schmerzen betreibt, wie es die Jungen halt machen müssen, die keine Kohle haben, die

[00:22:08] **Lucian Haas:** das nicht

[00:22:08] **Chris Geist:** spüren. Musst halt viel ausprobieren, aber das ist jetzt für die Elternsemester natürlich keine Option mehr. Und dann musst du halt Geld in Fortbildung stecken und bei der Flugschule bleiben. Dann geht es schon. Macht man beim Tauchen und bei anderen Sportarten im Prinzip auch. In einem halbwegs sicheren Rahmen kannst du das dann schon betreiben. Aber du wirst natürlich nie ein selbstständiger, eigenständiger Pilot oder Pilotin dann halt werden. Das ist klar. Also da musst du dann viel Zeit investieren.

[00:22:30] **Lucian Haas:** Lernen durch Schmerzen. Wie viele Schmerzen hast du gehabt in deiner Lernphase? Ich habe es dir

[00:22:35] **Chris Geist:** ja gesagt. Also ich habe tatsächlich, ich habe noch nie einen Gleitschirmunfall gehabt in der Hinsicht. Ich habe schon natürlich beim Testen und beim Akku fliegen schon auch mal Retter gebraucht. Jetzt nicht so viel wie die heutige Generation, aber die gehen natürlich auch noch mal einen Schritt, glaube ich, härter vor. Aber ich habe mich noch nie verletzt. Das steht hoffentlich nicht mehr aus. Aber ja und Baumlandung habe ich auch noch nicht. Das müsste ich tatsächlich auch noch mal ausprobieren. Vielleicht muss ich da einfach mal rein fliegen.

[00:22:58] **Lucian Haas:** Bäume sind deine Freunde und Freunde sollte man nur haben. Also rein damit.

[00:23:03] **Chris Geist:** Mein Försterstudium, genau das würde mir da auf jeden Fall helfen. Ja, da komm ich. Da komme ich dann schon irgendwie runter. Oder rufe mal schnell meine Kollegen ein. Du hast 97 deinen Schein gemacht, hast du gesagt. Ja. Ich

[00:23:13] **Lucian Haas:** habe aber

[00:23:13] **Chris Geist:** auch gelesen. Ich habe es mal gesehen.

[00:23:14] **Lucian Haas:** Wusste ich wirklich nicht vorher. 97 steht hier. Soweit ich aber weiß, hast du ja auch eine Mutter, wie jeder andere, aber eine Mutter, die auch Gleitschirm geflogen ist und angeblich zu den Pionieren gehörte. Habe ich gelesen. Ja. Erzähl mal von deiner Mutter. Wie ist die zum Gleitschirmfliegen gekommen? Hallo Mama, wenn du den Podcast hörst. Und wie hast du das damals erlebt? Ja,

[00:23:36] **Chris Geist:** tatsächlich. Das war wirklich prägsam, muss ich echt sagen. Ich weiß, du kennst mich mit Vergangenheit und so, war gestern, aber ich glaube, es war so 85, 86 hat sie, glaube ich, dann angefangen. Peter Rieger hieß der damals. Schwäbische Alb, glaube ich, irgendwie. Er ist einer der ersten Flugschulen, glaube ich, auch mit. Hat mich wahnsinnig geprägt, das Gleitschirmfliegen im Nachhinein. also das war 86, wie gesagt. Und sie hat mich dann halt immer mitgenommen auf die ganzen Ausfahrten, die dann gemacht wurden. Und tatsächlich habe ich damals auch beobachtet, wie einer abgestürzt und gestorben ist. Ja, wie alt ich da war, war, weiß ich gar nicht mehr, keine Ahnung, zwölf rum oder wie war's. Hat mich schon geprägt, die Geschichte. Also

[00:24:13] **Lucian Haas:** ist das auch vielleicht der, quasi, nicht die Quelle, aber die Basis deines Sicherheitsdenkens? Dass du mit kindlicher Prägung gesehen hast, boah, das kann einer auch runterhauen und das will ich nicht.

[00:24:25] **Chris Geist:** Ich habe mit Fliegerei eh schon immer, also wie gesagt, mit zwölf bin ich schon das erste Mal am Gleitschirm dann gehangen, bei der Mama. Hat mich dann aber lange eben nicht so interessiert. In der Pubertät hast du dann andere Sachen, die wichtig sind. Aber natürlich, mein Papa ist auch mit dem Flugzeug abgestürzt, gegen den Berg geflogen, Kitzkesch in der Schweiz. Da war ich, ich glaube, sieben, sieben, acht, keine Ahnung. Oh wow. Ja, und also die Fliegerei ist einfach präsent in meiner Familie. Und ja, das ist vielleicht auch deswegen auch der Info, dass mir die Sicherheit schon so ein bisschen wichtig ist. Das hat gar keine kommerziellen Gründe, habe ich dir ja vorher auch schon gesagt, sondern das ist irgendwie, beschäftigt mich das und möchte auch irgendwie, dass es, dass man es halbwegs sicher betreiben kann, ja.

[00:25:02] **Lucian Haas:** Bevor du Fluglehrer geworden bist, hast du vorhin auch schon gesagt, hast du auch noch Forstwirtschaft studiert? Ja. Warum das, wenn du schon so eigentlich angefixt warst, wahrscheinlich mit der Fliegerei? Ah, das, ja, nee,

[00:25:15] **Chris Geist:** also tatsächlich so richtig gepackt hat es mich. Mit dem Fliegen dann erst so mit, ja, 18, 19 habe ich dann so angefangen. Am Anfang war es vielleicht noch gar nicht so extrem, wie es mich gepackt hat. Das kam dann tatsächlich während dem Studium dann auch. Und Forstwirtschaft war meine zweite große Leidenschaft, muss ich sagen. Also das hätte ich mir auch vorstellen können, weiterzumachen, wenn diese verdammte Fliegerei nicht gekommen wäre. Ja. Und, also mein Opa ist Förster gewesen, mein Onkel. Und da kommt es da eben ein bisschen her. Und, ja, also das, das hätte ich mir schon vorstellen können, auch weiterzumachen. Das war schon eine coole Sache. Aber das Gleitschirmfliegen war so mächtig und so, so, hat mich so geprägt eben, das musste ich dann, ich habe das Studium dann noch fertig gemacht, habe dann im Forst auch nicht mehr gearbeitet, habe meine Praktika natürlich

gemacht und alles, aber bin dann sofort in die Gleitschirmszene einfach abgerutscht.

[00:26:04] Aber ich bereue es auch nicht. Also ganz ehrlich, ja, ich, ich bereue wirklich gar nichts. Es hat alles gut funktioniert. Meine Familie, ich komme auch aus einer Familie mit Akademikern und so weiter. Meine Brüder, heidisch Zahnarzt, andrisch Physiker, alles Doktoren und so weiter, die haben natürlich die Hände über dem Kopf zusammengeschwungen und gesagt, ich mache mal Fluglehrer. Und die, das war natürlich jetzt dann nicht so sexy am Anfang für die Familie. Bist du der Jüngste? Aber die haben das dann auch. Bitte? Bist du der Jüngste? Ja, ich bin der Jüngste. Das Nesthäkchen. Ja, genau.

[00:26:34] Und habe dann halt mein Ding da gemacht mit dem Fluglehrer. Und erst als es dann so angefangen ist zu laufen, auch da, da haben sie es dann echt akzeptiert. Und ich glaube, sie beneiden mich jetzt mittlerweile ab und zu auch mal ein bisschen um die Freiräume, die ich habe. Natürlich dadurch auch und die Selbstständigkeit. Fliegen die denn auch? Oh ja, das ist, das ist das nächste Jahr. Genau, die fliegen auch. Der eine hat jetzt auch endlich mal den Schein gemacht. Der hat ja auch eben mit der Mama angefangen, so 86, hat jetzt dann doch mal den Schein. Genau. Und der andere hatte schon den Schein auch. Und die fangen jetzt wieder an. Also die drei Geistbrüder können demnächst wieder voll durchstarten. Das

[00:27:11] **Lucian Haas:** große Geisttrio. Genau. Aber dann musst du den ja, da musst du den auch wieder Meteo erklären oder sowas. Oder ist der Physiker so viel besser bewandert und sagt, dann kann die erklären, was alles in der Atmosphäre los ist. Ah,

[00:27:24] **Chris Geist:** Lucian, ja, das weißt, ich weiß nicht, ob du es Geschwister und so weiter hast, aber eben ich bin ja das Nesthäkchen, der kleine Bruder. Also von mir nehmen sie definitiv nichts an. Ich tue sie einfach zu unseren Fluglehrern schicken. Und bei meinem Sohn habe ich noch nicht ganz aufgegeben. Der hört mir noch zu, aber meine großen Brüder hören mir nicht mehr zu. Die machen tatsächlich immer noch Lärm durch Schmerzen. Die ziehen es durch.

[00:27:46] **Lucian Haas:** Lärm durch Schmerzen. Nun machst du ja auch Sicherheitstrainings. Würden deine Brüder zu dir, meinst du, in ein Sicherheitstraining kommen? Ah, der eine war es schon, ja, der Wolfi. Mit dir am Mikro gewissermaßen?

[00:27:56] **Chris Geist:** Nee, zum Glück nicht. Ich weiß auch nicht, ob

[00:27:59] **Lucian Haas:** er es

[00:27:59] **Chris Geist:** ausprobieren will, weil er stirbt nicht. Wahrscheinlich tausend Tode, weil er nicht auf mich hört. Nee, die waren tatsächlich bei meinen Sicherheitstrainern und es muss spektakulär lustig gewesen sein. Aber das tue ich mir, glaube ich, nicht mehr an. Also ich gebe gerne Tipps. Das ist aber tatsächlich auch wie mit den anderen Fliegern. Also ich sage immer, ich muss nicht mehr jeden retten. Ich weiß natürlich auch nicht alles, aber ich gebe mein Wissen gerne weiter für die, die zuhören wollen. Und die anderen müssen es halt ausprobieren. Die

[00:28:26] **Lucian Haas:** müssen fühlen. Apropos, du hast gerade gesagt, tausend Tode sterben als Sicherheitstrainer. Stirbt man da wirklich manchmal tausend Tode unten? Also ich mache

[00:28:35] **Chris Geist:** das mit den Sicherheitstrainings jetzt auch schon ein, zwei Tage. Ich habe schon, also ich bin relativ, also klar, wenn ich jetzt wieder anfangen mit der Saison, demnächst geht es ja auch wieder los am Gardasee, bin ich schon aufgeregt, wenn der erste Pilot rauskommt. Und da bin ich schon angespannt, bis ich dann wieder merke, okay, ich komme in meinen Flow rein und weiß, okay, ich kann das jetzt einfach alles wieder managen und handeln. Und ich glaube auch, dass ich jetzt einfach verdammt viel gesehen habe. Das gibt mir einfach eine gewisse Gelassenheit und Ruhe. Also ich glaube, die spektakulärsten Manöver habe ich jetzt schon mal gesehen. Ich hatte jetzt die letzten Jahre tatsächlich nichts mehr überrascht. Und dadurch bin ich eigentlich ruhig oder ruhiger geworden, auch am Funk. Und ich hoffe, das merken auch die Schüler und kann dann dadurch einfach noch mehr vermitteln.

[00:29:22] Seit ich nicht mehr alle Trainings alleine mache, also wir haben jetzt ein gutes Team von Sicherheitstrainern, habe ich auch wieder einen total geilen Spirit. Also das ist einfach ein Verflügelung, viel zu vermitteln. Ich denke, wenn du halt Trainings auch ganz, ganz viele machst oder auch als Fluglehrer sehr, sehr viel arbeitest, dann brennst schon

irgendwo so ein bisschen aus, tust halt in irgendeinen Stiefel da reinkommen. Und das habe ich jetzt tatsächlich nicht. Also ich habe jetzt den Luxus, ich habe ein großes Team und kann jetzt auch die Rosinen so ein bisschen rauspicken, mache halt so viele Trainings, wie ich möchte, wie ich für mich gut halte. Und da versuche ich auch wieder ultra viel

[00:29:52] **Lucian Haas:** zu vermitteln, eben an die Leute. Wir haben vorhin über so ein bisschen Spiritveränderung bei den Flugschülern und so weiter gesprochen, über die Jahre, wie die Herangehensweise da ist. Sind die heutigen Leute, die zu deinen Sicherheitstrainings kommen, hat sich das auch verändert über die Jahre? Also geht man heute dann schon als frischgebackener A -Schein -Schüler rein und sagt, ich will hier alles runterreißen und ich will direkt in den Satt fliegen und sonst irgendwer. Also dieser Anspruch, du hast gesagt, Social Media, das muss alles toll aussehen. Die haben alle gleich die GoPro auf dem Helm und muss natürlich cool sein, wie man da irgendwie

[00:30:24] **Chris Geist:** runterspiralt. Die kommen sofort, also wirklich gerade die Jungen und so oder ja auch die Eltern, die kommen sofort und dann haben sie es brutal gemacht. Die haben

[00:30:30] **Lucian Haas:** die ganze

[00:30:30] **Chris Geist:** Leistung zu denken. Die müssen jetzt den Full -Style machen und die müssen jetzt, das ist schon krass geworden. Das hat auch ein bisschen zugenommen, würde ich schon sagen. Die geben sich nicht die Zeit, sondern die wollen halt jetzt, bam, hey, ich muss jetzt alles hier austesten. Und ja, ich kann das nachvollziehen. Also ich finde es ja irgendwie auch geil, wenn sie da mit einem offenen Verstand und da irgendwie so ein bisschen rangehen. Aber das hat sich brutal geändert. Die sind nicht mehr so, die meisten, also wir reden jetzt immer vom Schnitt, oder? Die meisten haben da schon ein höheres, ja, also gehen da ein höheres Risiko ein.

[00:31:02] **Lucian Haas:** Ist das so die GoProisierung gewissermaßen? Man sieht das auf YouTube. GoProisierung,

[00:31:07] **Chris Geist:** ja. Der

[00:31:07] **Lucian Haas:** andere hat so abmontiert, ich will auch so abmontieren, sonst bin ich nicht cool genug,

[00:31:12] **Chris Geist:** oder was? Ja, je spektakulärer, desto besser. Geil, guck mal hier, wie ich da abmontiert bin und habe nicht mal den Retter gebraucht. Ja, ja, die sind da schon, die sind da schon krass zum Teil unterwegs und wollen es dann auch krachen lassen. Aber natürlich gibt es auch genau die anderen Seiten, die wirklich ultra -defensiv sind. Und, also, das ist ja auch die tolle Mischung, oder? Beim Gardasee kommen einfach alle zusammen. Da hast du den Akku -Profi, der jetzt halt gerade irgendwie seine Helis oder Rhythmics hat oder sogar Infinite lernen will, gemischt mit einem, der jetzt sich nicht mal traut, über dem Gardasee die Ohren anzulegen. Und das finde ich total spannend beim Sicherheitstraining irgendwo auch, diese Leute irgendwo so individuell zu betreuen. Wir passen ja das Programm auch immer auf den Piloten an oder die Pilotin. Und das finde ich aber auch das Spannende an unserem Job. Thema Pädagoge. Dafür sind wir leider halt auch gar, eigentlich gar nicht ausgebildet.

[00:31:59] Also, das ist ja auch schon immer sowas. Da gibt es dann Nervenzusammenbrüche und die Leute fangen an zu weinen. Und da kommen total viele Emotionen natürlich auch hoch. Beim Sicherheitstraining sieht man es wirklich ganz extrem viel, weil es die Leute halt aber auch so unter Druck setzen. Spannend. Also es ist wirklich spannend. Aber da sage ich meinen Trainern und auch mir oft so, die Leute kommen oft auch mit einem riesen Paket da an. Also aus dem Privatleben zum Teil auch, die gar nichts mit Gleitschirmfliegen zu tun haben. Und da kommt das dann aber in diesen Extremsituationen, kommt das dann, glaube ich, manchmal einfach raus. Und da muss man aber auch eben sich als Fluglehrer und Sicherheitstrainer sagen, hey, das sind manchmal Probleme da. Das ist gar nicht meine Baustelle. Dafür sind wir auch gar nicht ausgebildet. Da muss man einfach sagen, okay, wir sind Trainer und wollen eigentlich Gleitschirmfliegen vermitteln.

[00:32:44] **Lucian Haas:** Wenn jetzt so Übermotivierte kommen, die wirklich alles runterreißen wollen und sowas. Wie bremsst du die ein?

[00:32:51] **Chris Geist:** Die bremsst ich meistens dann selber ein. Also da hat aber jeder Trainer sein eigenes Konzept. Aber ich bin schon so ein Trainer. Ich pushe auch natürlich gerne. Also, wenn es einer dreckig will, dann schiebe ich dich auch über die

[00:33:01] **Lucian Haas:** Grenze und dann kriegst du es mal richtig. Genau.

[00:33:03] **Chris Geist:** Ja, also solange es halt safe bleibt. Ich gucke natürlich schon. Ich weiß mittlerweile ganz gut, was derjenige verträgt. Also, ob man es glaubt oder nicht, viele glauben es mir nicht. Aber ich habe tatsächlich, glaube ich, eine ganz gute Menschenkenntnis. Also ich muss manche Leute einfach nur angucken und weiß, okay, dem muss ich jetzt so packen und dem muss ich jetzt so packen und dem muss ich jetzt so besorgen, damit er glücklich ist und dem halt so. Und ich glaube, das ist eine Fähigkeit, die kann man auch ganz schwer schulen. Die hat man oder hat man nicht. Und die machen natürlich auch einen guten Trainer aus, wenn du weißt, wie du dein Gegenüber einfach rannehmen musst. Und ich besorge sie dann dreckig, wenn sie es wollen. Kann aber auch wirklich defensiv sein, wenn ich merke, okay, da ist einer ultra vorsichtig. Und sie bremsen sich dann, wie gesagt, auch selber aus. Ich lasse sie dann halt das machen, was sie oft wollen. Und dann merken sie selber, okay, das geht jetzt tatsächlich nicht. Jetzt muss ich echt mal auf den Trainer hören. Und jetzt bauen wir es halt einfach mal logischer auf. Ist meine Herangehensweise.

[00:33:49] **Lucian Haas:** Gibt es eine wirklich logische Aufbauweise, wie man bei Sicherheitstrainings rangehen sollte? Also, welche Manöver auf was wie folgen sollte?

[00:33:57] **Chris Geist:** Ja, also was heißt die Schwerpunkte? Du weißt es selber, Gleitschirmfliegen hängt vom Wetter ab, oder? Und natürlich, wir würden gerne logisch das ganze Training aufbauen, wenn ich immer sicher wüsste, dass wir eben genau diese fünf, sechs Tage perfekte Flugbedingungen haben. Dann geht das natürlich, kann man das logisch gut aufbauen. Wenn du jetzt halt weißt, okay, zwei Tage fallen eh schon weg, weil das Wetter kacke ist, dann musst du halt dementsprechend umplanen. Und das ist ja auch eine der großen Baustellen als Fluglehrer, dass du sagst, okay, wir wollen immer ans Wetter und ans Publikum das Ganze anpassen. Ich finde tatsächlich große Schwerpunkte am Anfang natürlich die Klapper. Und damit meine ich wirklich große Klapper, also auch vollbeschleunigte Klapper, darauf reagieren, weil das ist ein reiner Reflex, den musst du trainieren. Das Abfangen des Schirms musst du trainieren, die Reaktionen musst du lernen. Und natürlich die ganzen Stallgeschichten.

[00:34:42] Und der dritte Punkt ist halt die Abstiegsmanöver. Und wo du da deine Schwerpunkte beim ersten Training setzt, das muss tatsächlich, glaube ich, jeder für sich ein bisschen entscheiden. Du kannst alles mal antesten, kann natürlich dann sein, am Ende vom Training kannst du halt nichts machen, nix, 100 Prozent. Aber eben ja, also es gibt schon auf jeden Fall einen logischen Aufbau. Genau, Stalls und Klapper, das ist natürlich so das Thema überhaupt, finde ich. Und das tut mir manchmal auch so weh, wenn ich diese Unfallanalysen, ich meine, ich bin ja auch eng in Kontakt mit dem DHV, habe ja auch vom DHV ein bisschen mitgearbeitet und so weiter. Und wenn du dann die unverletzten Teile anschaut, das ist wirklich traurig manchmal, dass einfach die Leute wirklich mit einem Sicherheitstraining, würden die vielleicht noch leben oder wären nicht schwer verletzt, wenn sie einfach den Klapper einfach abgefangen hätten oder den Strömungsabriss ein bisschen früher hätten. Ja.

[00:35:25] **Lucian Haas:** Gibt es so, das ist jetzt auch wieder sehr viel Durchschnitt gedacht, aber gibt es so was wie so ein Grundskill, den du immer wieder entdeckst, wo du sagst, da mangelt es eigentlich den Piloten?

[00:35:38] **Chris Geist:** Ja, die Schnelligkeit, der Reflex einfach. Also es geht halt wirklich manchmal super schnell. Und eben da wären wir wieder beim Thema Sicherheitstraining. Da lernst du ja einfach auch, ich meine, das ist halt das Ding, oder? Ich weiß jetzt nicht, wie oft ich hier reden kann, aber beim Arschlein lernst du halt, oh weh, Alter entspann dich, da kommt der zugekiffte Fluglehrer,

[00:35:55] da

[00:35:55] **Lucian Haas:** muss ich was machen.

[00:35:55] **Chris Geist:** tralala, hier entspann dich, Vögel hier, da, blablabla. Ja, das ist alles cool. Das stimmt auch. Am Anfang musst du natürlich die Leute einfach ein bisschen entschleunigen. Aber da sagt man auch, reiß nicht

[00:36:03] **Lucian Haas:** so an den Leinen und sonst irgendwie

[00:36:04] **Chris Geist:** was. Genau, Jetzt entspann dich mal, gemütlich, ja. Und das ist natürlich dann an der Stufe absolut richtig, ja. Aber beim Sicherheitstraining ist halt wieder Bäm. Da zählt halt jede Sekunde. Und wenn halt schon mal Bäm nach vorne nickt, dann musst du halt Bäm mal kurz abfangen. Und das, das überfordert die Leute. Das ist

einfach das Thema. Und das musst du lernen. Das, das kannst du nicht, da kannst du nicht sagen, das kann ich irgendwie, das kriege ich dann schon hin. Sondern das sind Reflexe, die man einfach erlernen muss. Genauso wie Fahrradfahren und, und andere Sachen auch, ja. Schnell muss es gehen.

[00:36:32] **Lucian Haas:** Arbeitest du mit Simulatoren?

[00:36:35] **Chris Geist:** Uh, da eröffnest du ja wieder schon so eine Büchse. Ja, genau. Ich mag Büchsen. Also wir sind tatsächlich, wir sind tatsächlich in der Flugschule. Wir sind sofort auf diese, die Erfahrung, Geschichte mit den Simulatoren angesprungen. Haben wir sofort 16 Simulatoren gekauft für die Flugschule. Auch von Gardasee. Unten haben wir noch ein paar. Da haben wir ein Set von, von genügend Simulatoren. Ich möchte jetzt nicht komplett verfluchen und, und beurteilen. Dem einen oder anderen hilft das schon. Aber wir haben natürlich jetzt, wir haben jetzt auch nicht nur erst seit Neuestem mit Simulatoren gearbeitet, sondern wir haben schon komplette Sicherheitstrainings gemacht, wo wir alle in die Simulatoren gehockt haben. Und dann das gemacht haben. Meine Erfahrung ist, ja, bei den meisten bringt es tatsächlich nicht so viel. Also die fliegen raus, die, wir zeigen es vorher im Simulator, hier die Hände, da die Hände. Und dann fliegen sie raus,

[00:37:21] 1700 Meter, Gardasee, puff, alles weg. Und, also, ich habe den großen Unterschied noch nicht gesehen. Ich glaube tatsächlich, dass, dass es schon was bringt, dem einen oder anderen, auf jeden Fall. Vielleicht in der Einsteigerstudie sogar nochmal einen Tick mehr, mit steuerneinen Haltungen, wo, wie, was. Beim Sicherheitstraining, ich habe alles ausprobiert. Wir haben mal komplett die Theorie weggelassen, hat fast keinen Unterschied gemacht. Wir haben mit Simulatoren vorher trainiert, dann in die Luft, hat beim einen oder anderen was gebracht, bei dem, bei manchen wieder gar nichts. Da würde ich nicht sagen, was jetzt gut ist oder schlecht. Aber ich würde jetzt niemals sagen, du musst vorher im Simulator gehockt sein, dass du das dann da machen kannst. Ich glaube, fliegen lernt man natürlich fliegen.

[00:38:01] **Lucian Haas:** Jetzt noch einen draufgesetzt, Simulator mit 3D -Brille oder sowas, also wo du wirklich noch was, einen Flug vorgegaukelt bekommst. Hast du sowas mal ausprobiert?

[00:38:10] **Chris Geist:** Nee, aber ich möchte das bitte nicht verteuflern. Da gibt es sicherlich auch Leute, die davon leben müssen oder das machen. Ich bin kein Simulator -Fan, das hast du vielleicht jetzt schon rausgehört. Ähm, es mag für den einen oder anderen einfach hilfreich sein, aber die Leute fliegen ja eh schon so wenig, oder? Sind eh schon so wenig in der Luft, jetzt die Zeit dann auch noch im Simulator zu hocken. Klar, die große Luftfahrt sagt was anderes, oder? Ich meine, da hockt jeder im Simulator, um die Routine beizubehalten. Ich glaube aber auch, dass so eine 747 einfach besser berechenbarer ist, oder? Da sagst du, okay, jetzt gibt es so und so viel Schub, dann macht das Flugzeug das und das. Das geht bei uns beim Gleitschimmeln nicht. Da hängt schon viel Gefühl einfach dran. Also 80 % Gefühl, 20 % Technik, das ist nicht nur so ein Spruch, sondern daran glaube ich, das ist so. Und die Gleitschimmel reagieren je nach Luftmasse. Ich meine, das sind Stofffetzen, was wir da über uns haben, oder? Und der reagiert in unterschiedlichen Luftmassen unterschiedlich.

[00:38:57] Und deswegen glaube ich, dass du da dein Gefühl und deine Sensorik schulen musst und nicht, dass dir der Simulator also sicher was bringt, aber nicht das ultimative Lerninstrument jetzt ist.

[00:39:08] **Lucian Haas:** Stichwort, noch ein Stichwort, weiß nicht, ob das für dich auch eine Büchse ist, Mentaltraining.

[00:39:14] Oh, total. Machst du sowas mit deinen, also dass du,

[00:39:17] **Chris Geist:** ja, da bin ich dran. Das ist für mich ganz neues Terrain. Meine Freundin Erika hilft mir da. Genau. Wir lachen halt immer. Das ist, also ich meine natürlich, das ist ein Punkt. Also ganz klar. Und ich versuche schon seit Jahrzehnten, das einfach mit irgendwo einfließen zu lassen. Aber da gibt es natürlich auch wieder ganz unterschiedliche Typen, oder? Der eine sagt halt, boah, hey, für ein Mentaltraining bezahle ich doch nichts. Ich will hier im Galaxie Action und abmontieren. Und dann kommen wieder die Leute, die sich da voll drauf angesprochen fühlen und einfach sagen, hey, das ist mega,

[00:39:48] das ist, das ist mir klar. Und das finde ich auch super sinnvoll, das irgendwo einzubauen. Ich werde auch da versuchen, das in Zukunft irgendwo ein bisschen mit einzubauen für die Leute, die es halt haben wollen. Wir haben das damals schon mit der Yvonne Date probiert vor Gott, wo sie gerade angefangen hat, das in diese Richtung da zu machen und auch mit ein paar anderen Mentaltrainer. Ja, ganz, ganz schwieriges Thema. Aber es gehört mit dazu. Ich meine, jeder, der Gleitschirmfliegen betreibt, weiß, dass Angst und Glücksgefühl beim Gleitschirmfliegen super nah beisammen liegen

[00:40:18] und andere Herangehensweise, sage ich jetzt einmal an das Thema,

[00:40:22] **Lucian Haas:** schwierig, aber wichtig. Ja, manchmal habe ich den Eindruck, dass für manche, zumindest beim Fliegen, Angst zum Glücksgefühl zwingend dazugehört. Also, sie fühlen sich erst dann glücklich beim Landen, wenn sie davor irgendwie ordentlich mal Angst hatten, so ungefähr.

[00:40:36] **Chris Geist:** Zumindest von dem, wie Sie erzählen. Die Eiergröße wächst wieder exponentiell zur Landeplatznähe. Also, manchmal würde mich gern das Bild dann oben interessieren, wie der, also ich fände das auch super spannend, tatsächlich auch beim Gleitschirmfliegen, direkt sehen würdest vom Trainer und vom Piloten und dann kann jeder gucken, wieso wir klicken, der so große Augen oder was auch immer. Also ich finde das super spannend. Aber Gleitschirmfliegen ist ja wirklich auch eine echt lustige, lustige Sportart. Und ja, natürlich, also das, was nachher am Landeplatz dann gequatscht wird oder und wie sich die Leute in der Luft fühlen, das eine hat mit dem anderen ja oftmals nichts zu tun. Aber wo du es gerade sagst, das ist tatsächlich, glaube ich, auch das Schwierige zu beurteilen, auch jetzt für die Einsteiger

[00:41:18] ist so ein Pünktchen acht Kilometer, ein rotes Pünktchen acht Kilometer weiter weg. Du weißt nicht, ob das jetzt der Karl Uwe ist aus Kastel -Brauxel, der seit einer Stunde versucht zum Landen zu gehen und sich ins Hemd macht, auf gut Deutsch. Oder ob es der Kriegel ist, der gerade jetzt bei den X -Apps unterwegs ist. Und das einschätzen lernen und das siehst du ja auch schon beim Fußgänger. Ja, guck mal, da oben ist ein Gleitschirm, aber du weißt nicht genau, was in dem gerade jetzt wirklich vorgeht oder was der da oben macht, um den Gleitschirm überhaupt offen zu halten oder wie auch immer. Super, super schwierig, oder? Das ist mir auch erst vor ein paar Jahren irgendwie so klar geworden eigentlich, dass die Leute das gar nicht beurteilen können, ob da jetzt, ob der da oben jetzt Spaß hat oder ob der ums Überleben kämpft. Wie bringst du so was

[00:41:55] **Lucian Haas:** deinen Flugschülern bei? Ich sage es ihnen genau so. Dass man das nicht erkennen kann. Also wenn ihr da jemanden seht, es kann der Kriegel sein, der die Föhnwelle surft oder es kann Hinz und Kunz sein, die gerade im Föhnrotor hängen und nicht wissen, wie sie runterkommen.

[00:42:08] **Chris Geist:** Tatsächlich sage ich es ihnen genau so. Und das akzeptieren sie aber auch. Das checken sie. Und dann macht es beim einen oder anderen so ein bisschen Klick. Und das finde ich cool zu sehen. Die machen sich dann schon mehr Gedanken. Ja, hilft. Hilft auf jeden Fall. Und ich glaube, das sind manchmal so ein paar ganz einfache Rezepte. Also ich meine, wir sind ja eh alle relativ einfach gestrickt. Ich persönlich. Also gerade was Gleitschirmfliegen angeht schon. Ich versuche einfach einfache Rezepte den Leuten halt mitzugeben. Die bleiben dann meistens auch hängen und es halt nicht zu komplex zu machen. Natürlich ist es komplexer oft, als man das dann sagt. Aber ich glaube, ein bisschen mehr übertreiben oder ein bisschen vereinfachen hilft manchmal den Leuten einfach dann,

[00:42:47] **Lucian Haas:** dass es im Kopf bleibt. In den 20 Jahren, fast 20 Jahren, die du jetzt Flugschule machst und auch Sicherheitstrainings machst und sowas. Da haben sich ja jetzt nicht nur die Menschen ein bisschen geändert, so wie wir es schon besprochen haben, sondern auch das Material, was sie nutzen. Also die Gleitschirme haben sich auch über die Jahre weiter entwickelt. Aus Sicht eines sicherheitsorientierten Menschen wie du, sage ich mal. Ja. Zum Positiven? Also diese Entwicklung? Ja, das ist natürlich auch ein

[00:43:13] **Chris Geist:** sehr weitgreifendes Thema. Wieder

[00:43:15] **Lucian Haas:** eine Büchse. Haha. Wieder eine Büchse, genau.

[00:43:17] **Chris Geist:** Aber eine spannende Büchse natürlich. Und ja, also du weißt ja, ich habe jetzt auch bei den Gleitschirmherstellern früher gearbeitet, bei Airwave, bei Swing. Ich habe als Testpilot gearbeitet bei zwei

Zulassungsstellen und das war eine spannende Zeit. Da bin ich mega dankbar dafür. Auch da habe ich tatsächlich auch so ein bisschen meinen, ja, natürlich auch mir ein bisschen Ruf mit aufgebaut und habe aber auch wahnsinnig viel gelernt. Also ich bin so dankbar um die Zeit auch bei den Herstellern und bei den Teststellen, dass ich das erleben durfte und dass ich da einfach viel auch über Gleitschirme gelernt habe. Ich habe auch mal einen Freestyle -Schirm mit getrimmt, der sich gut verkauft hat und das war eine geile Zeit. Und dadurch habe ich, glaube ich, schon einen ganz guten Überblick, ja, was da passiert ist die letzten Jahrzehnte. Mei, also da muss man, glaube ich, ein bisschen unterscheiden. Thema Zweileiner können wir ja gerne auch noch drüber reden. Aber ich glaube, im A -Segment hat sich schon viel getan, viel auch zum Guten.

[00:44:05] Also ich kann mich erinnern, so die ersten A -Schirme, die waren zum Teil gefährlich, muss man echt sagen. Klingt jetzt paradox, gerade bei den Stall -Geschichten. Also ich meine, Tony Bender musste auch mal interviewen oder so, der sagte immer, boah, hey, ich fliege doch keinen Arsch um, ich bringe mich ja nicht um. Das ist bei ihm immer noch im Kopftrieb. Die Schirme haben sich tatsächlich, glaube ich, aber dahingehend zum Guten verändert, also gerade die Stall -Geschichten und so weiter. Ich kenne Schirme von früher, die haben beim Stall, wenn du sie falsch ausgeleitet hast, sind die direkt ins Superstall to Infinite gegangen. Also die sind bis unter das Pilotengeschoss. Wenn der dann noch ein bisschen auf der Bremse war, Wohlprofil gemacht, dann sind die komplett durchgegangen. Also ich habe ein Video von einem 1 bis 2er Falcon gesehen, also das war von einem Kollegen von mir, der ist wirklich kerzengerade einfach durchgegangen. Das habe ich jetzt schon die letzten Jahrzehnte nicht mehr gesehen.

[00:44:52] Die Schirme sind da schon, haben sich schon brutal entwickelt, also gerade in den unteren Klassen, die haben eine Wahnsinnsleistung mit einer guten Sicherheit und so komplette Ausreißer sieht man selten, gibt es schon noch, aber sieht man seltener wie früher. Also da waren Schirme dabei, die waren wirklich, da habe ich mich echt immer gefragt, wie sind die überhaupt durch die Zulassung durchgekommen? Und die waren zum Teil auch echt gefährlich.

[00:45:12] **Lucian Haas:** Das heißt, zumindest wenn Leute mit so A -Schirmen kommen, kannst du heute als Sicherheitstrainer entspannter sein, als du es vorher warst?

[00:45:18] **Chris Geist:** Ja, also im Schnitt natürlich. Also ich sage ja, es gibt schon noch ein paar Ausnahmen, nennen jetzt hier natürlich auch keine Schirme oder Marken oder so, aber es gibt schon noch Ausnahmen, aber es ist im Schnitt besser geworden. Doch, kommt mehr, kommt mehr so vorher. In den höheren Klassen ist es, da sehe ich den ganz kritisch. Ich meine, also ich persönlich bin jetzt auch, ich habe eigentlich gesagt, Streckenfliegen fange ich erst mit 60 an. Ich komme ja von der Flugtechnik -Akro -Geschichte. Ja, aber Streckenfliegen macht mir auch wahnsinnig viel Spaß und ich fliege eigentlich nur noch Zweileiner auch, weil sie mir einfach wahnsinnig Spaß machen. Aber ich bin auch ganz klar der Meinung und deswegen finde ich es auch gut, dass jetzt gerade ein paar Hersteller wieder den Oldschool -Weg gehen, einfach wie Advanced zum Beispiel in Sigma, DLS einfach einen Zweieinhalbleiner wieder machen oder einen Dreileiner nennen sie wie du willst

[00:46:07] finden wir in der Klasse brauchst es eigentlich gerade gar nicht und kannst du sicherer oder entspannter vielleicht einfach mit dem Sturm umeinandergurken. Fakt ist schon, also wir haben eigentlich nur noch in der C -Klasse nur noch Anfrage nach Zweileinern. Also das ist schon krass, weil es halt jeder geil findet und es ist natürlich ein bisschen wie mit Single Skins auch oder muss man halt haben so ungefähr oder um am Startplatz einfach für ein bisschen Aufsehen zu sorgen oder wie auch immer dazu sagen können ich fliege jetzt einen Zweileiner, aber brauchen die mal sicher nicht jeder in der C -Klasse.

[00:46:39] **Lucian Haas:** Wenn du die Piloten siehst die bei dir zum Sicherheitstraining mit Zweileinern kommen und sowas mach mal eine Schätzprozentzahl wie viele von denen würden tatsächlich solchen Schirm brauchen, weil sie entsprechend leistungsorientiert wirklich fliegen?

[00:46:52] **Chris Geist:** 1 aus 10 vielleicht wenn überhaupt hätte ich jetzt mal gesagt. Zweileiner entfalten ja tatsächlich nur ihr volles Potenzial wenn du einfach nur nur im Vollgas untereinander glühst halt oder zumindest alle Passagen immer nur Vollgas fliegst und ansonsten ist das ja eigentlich eigentlich Quatsch oder ich meine die Piloten, also da habe ich mir tatsächlich sehr viel Gedanken gemacht, weil es gab ja hier ein paar bei uns in der Szene an Sicherheitstrainern oder oder sogenannten Experten Zweileiner Experten oder was ein Zweileiner hat kein großes Geheimnis also natürlich sind andere Profile und sie fliegen sich ein bisschen anders, aber da gibt es kein großes Geheimnis drum und da habe ich

mit allen Testpiloten und Sicherheitstrainern mich ausgetauscht zu denen wir guten Kontakt haben. Da musst du halt einfach ein bisschen die Manöver einfach ein bisschen anpassen. Klar. Thema Faltleinen

[00:47:37] Riesenthema also ich sage einfach immer zum Beispiel auch Zweieinerpiloten, die zum Sicherheitstraining kommen bringt bitte noch einen Zweieinhalbleiner, Dreileiner mit, dass wir einfach die Klappe simulieren können. Faltleinen kann ja eh keiner einbauen, machen sie eh nicht, kommen dann halt mit den Schirmen. Ich kann das beim Sicherheitstraining nicht machen, das kostet zu viel Zeit und so weiter. Das ist ein Riesenthema ganz klar, die Zweieiner. Aber eben ich glaube vielen ist gar nicht klar, dass sie es eigentlich gar nicht brauchen. Also es gibt eine Handvoll wie gesagt Piloten, die es wirklich dann ausfliegen die Zweieiner.

[00:48:09] Und einfach gelernt habe mit den B -Handels umzugehen, dann kannst du schon effizienter fliegen. Auf jeden Fall. Es ist ein geiles Flugfeeling, das wirst du auch mit einem Zweieinhalbleiner niemals herbekommen. Auch wenn es zu simulieren ein bisschen auch oft schon gut funktioniert bis auch runter in die B -Klasse, manchmal sogar auch in der A -Klasse kannst du gut mit den hinteren Trageburten das Ganze so ein bisschen abfedern die Turbulenzen. Aber man muss das lernen. Also was ich auch gesehen habe tatsächlich, dass die meisten, die Zweieiner fliegen überhaupt nicht mit den B -Handels umgehen können. Also die legen halt ihre Hände hinten dran und aber sie trauen sich auch nicht, die zu ziehen. Genau das Gleiche wie mit den Bremsen bei Einsteigern. Die werden halt oft nicht benutzt. Und das ist einer der großen Schwerpunkte bei meinen Trainings, den Leuten zu vermitteln, wie weit kann ich die B -Handels ziehen. Ich lasse zum Beispiel auch Sloths ziehen mit den B -Handels.

[00:48:55] Ich lasse sie French Pitch oder irgendwelche Rausschießer dann abfangen mit den B -Handels, damit sie lernen mit den B -Handels umzugehen. Weil das ist ja eigentlich der Key bei den Zweieinern. Und genau. Da kann man halt, in meinem Trainingsprogramm habe ich sehr viel selber ausprobiert. Wer einmal beinahe auch abgestürzt hätte, hat den Räder gebraucht. Als ich ausprobiert habe, mit den Zweieinern ein paar lustige Sachen auszuprobieren und mir zu überlegen, was ist für den Endkunden nachher wichtig bei den Zweieinern.

[00:49:22] **Lucian Haas:** Es gibt ja in der Ausbildung A -Schein und B -Schein. Würdest du dir wünschen, dass es so etwas gibt wie einen Zweieinerschein? Zweieinerschein? Ja, dass du beispielsweise erst mal zeigen musst mit so einem zweieinhalb Leiner B -Schirm oder sonstiges, dass du wirklich mit dem B -Händels umgehen kannst so ungefähr und sagen kannst, die wichtigsten Flugmanöver kann ich über B fliegen. Und dann kannst du auch auf den Zweieiner wechseln beispielsweise.

[00:49:45] **Chris Geist:** Das wäre spannend. Aber wir wissen ja beide, dass es einfach wahnsinnig viele Entwicklungen gab in der Szene selber schon die letzten Jahrzehnte. Und ich glaube, ein Schein ist wahrscheinlich nicht die Lösung dazu. Ich denke, einfach gut ausgebildete Sicherheitstrainer, die einfach auf das Publikum jetzt eingehen können, wäre schon hilfreich. Ich meine, die Schirme sind ja zum Glück sehr stabil, muss man ganz klar sagen. Auch hier. Ja, die machen ja wirklich lange einfach nichts. Das ist schon geil geworden, muss man ganz klar sagen. Aber sie. Also da lassen sich viele natürlich auch täuschen. Ich meine, die Schirme können schon böse werden. Das sieht man ja auch immer wieder. YouTube Videos oder in der Praxis draußen oder wenn eben doch mal einer mit Faltlein kommt oder wie auch immer. Das sind schon noch Waffen, die da geflogen werden. Aber sie sind halt enorm klappresistent geworden, enorm stabil.

[00:50:29] Fluch und Segen, sage ich jetzt mal. Auch eine Lizenz jetzt da helfen würde, glaube ich, jetzt fast nicht. Das halte ich für Quatsch. Das regelt sich automatisch, glaube ich, wieder. Also wie gesagt, die guten oder renommierten Hersteller sind ja mittlerweile auch schon wieder so, dass sie sagen Du, wir machen auf jeden Fall einen Dreileiner C oder zweieinhalb Leiner C und wer es halt braucht fürs Marketing oder wie auch immer nochmal eine Zweieiner Version oder so. Das finde ich schon schon gut. Dann kann man sich aussuchen. Da liegt es dann wieder ein bisschen an der Eigenverantwortung des Piloten, dann irgendwie zu sagen Okay, brauche ich das? Reize ich diese letzten km/h aus oder muss ich unbedingt die behandeln? Oder kann ich auch einfach normal fliegen? Das habe ich früher auch gemacht.

[00:51:07] **Lucian Haas:** Wenn du entscheiden könntest, dürftest, du bist so ein Oberguru und könntest jetzt sagen ich kann die Zeit zurückdrehen, auch wenn du selten Ich kann alles entscheiden. Wenn du selten in die Geschichte zurückgehst oder zurückguckst. Aber wenn du jetzt entscheiden könntest, ich drehe das Rad zurück und wir nehmen die Faltleinen aus der C -Klasse wieder raus. Dürfte nicht sein. Würdest du das wählen, dass man sagt Nee, das war

eigentlich eine Fehlentwicklung, wirklich die Zweileiner in der C -Klasse zuzulassen, dass die damit zu sehr in die Breite gehen? Und was wäre die Lösung dann, dass man keine Zweileiner hat? Es gibt halt nur noch Dreileiner in der C -Klasse, weil die Faltleinen sind nicht zulässig.

[00:51:48] Oh, das ist eine gemeine Frage.

[00:51:50] **Chris Geist:** Also ich liebe ja Zweileiner selber für mich persönlich zum Fliegen. Aber wir wissen natürlich auch, dass die Faltleinen auch den Schirm dann manchmal auch ein bisschen gutmütiger ausschauen lassen. Tatsächlich, wie dann in natura auch wirklich klappen oder oder sein kann, weil die Faltleinen ja natürlich auch unterschiedlich angebracht werden können von den Herstellern und so weiter. Also war

[00:52:11] **Lucian Haas:** eine schwierige Frage. Also ich meine, es gäbe ja immer noch die END -Zweileiner. Und selbst wenn die sich so fliegen würden wie heute die die C -Zweileiner, ist ja immer noch, gibt ja so gewisse bei manchen Leuten die Schere im Kopf. END -Schirm will ich nicht fliegen, aber ein C -Schirm ja. Und dann würden Sie sagen, dann bleibe ich halt beim Dreileiner. Und dieser Schritt, der geistige Schritt, sich bereit zu fühlen für einen Zweileiner wäre deutlich größer, weil man einfach sagt, dann möchte ich ja schon einen END -Schirm fliegen. Also die gibt es schon, aber...

[00:52:39] **Chris Geist:** Jetzt habe ich deine Frage richtig verstanden, auf was du raus willst. Es gibt tatsächlich noch Leute, die die Klassen ernst nehmen. Ja, ja. In meinem Kopf gibt es das nicht mehr. Also das ist bei mir die letzten Jahre irgendwie verschwunden. Es gibt keine Klassen. Es gibt...

[00:52:54] Chris Geist, der klassenlose Fluglehrer.

[00:52:58] Du sollst mich nicht verarschen, verdammt. Nee, also tatsächlich ist bei mir... Du weißt, ich habe als Testpilot ja auch in den Gremien gesessen und so weiter. Also bei mir ist das immer mehr ins Hintertreffen geraten, diese A, B, C, D Geschichte. Ich verlasse mich da auch nicht mehr drauf tatsächlich. Also ich verkaufe zum Beispiel bei uns in der Flugschule nur Schirm, die ich dann auch wirklich selber getestet habe. Also inklusive vollbeschleunigter Klapper und Storts und dem ganzen Zeug, weil ich nehme es nicht mehr... Es tut mir jetzt leid, wenn ich das so sage, aber ich nehme es nicht mehr so ernst. Und in der C-, D -Klasse überhaupt nicht. Es spielt keinerlei Rolle, ob da jetzt ein C oder ein D draufsteht aus meiner Sicht. Und ja, dahingehend, natürlich wäre es absolut sinnvoller. Das würde vielleicht den einen oder anderen tatsächlich auch noch abschrecken, wenn dann einfach überall ein D draufsteht anstatt ein C.

[00:53:43] Das sinkt die Hemmschwelle dann doch eher umzusteigen. Gebe ich dir recht? Ja. Dann wäre es gut, sie tatsächlich wieder abzuschaffen. Und wir sehen ja jetzt, dass die Neuesten, das war nur eine Frage der Zeit, bis die ersten B -Zweileiner kommen. Ganz schwierig. Also ja, es wird halt immer schwieriger, dann das Ganze auch zu simulieren, die Klappe zu simulieren und zu zeigen auch, was der Schirm dann wirklich nachher macht. Bis dann vielleicht wieder mehr an den Sicherheitstrainings das dann herauszufinden. Und da sieht man das ja dann auch. Das war ja übrigens schon immer so, dass die Testpiloten oft bei uns dann bei mir angerufen haben oder so und fragten, du Chris, wie ist denn unser Schirm so beim Sicherheitstraining? Und weil es gibt ja keine besseren Testpiloten wie jemanden, der keine Ahnung hat. Also die Testpiloten können immer die Schirme gut oder schlecht ausschauen lassen. Das habe ich damals unbewusst oder bewusst vielleicht auch gemacht.

[00:54:28] Ne, bewusst habe ich es nicht gemacht, aber du kannst dich ja gar nicht manchmal so blöd anstellen wie jemand, der das jetzt noch nie Und deswegen wird das Sicherheitstraining, glaube ich, oft auch zeigen, wie gut und wie schlecht ein Schirm dann nachher ist. Wenn man eben das nicht mehr simulieren kann, ist es halt schwierig. Also das mit den Pfeileinern und mit den Zweileinern, das macht mir schon ein bisschen Bauchweh, weil du tatsächlich das wahre Gesicht zumindest bei den Klappern nicht mehr richtig darstellen kannst.

[00:54:53] **Lucian Haas:** Erlebst du denn in deinen Trainings von den Beobachtungen bei diesen C -Schirmen, auch wenn du da keine Klapper trainierst oder sowas, aber dass du Sachen siehst, wo du sagst, hey, da ist ein C -Zweileiner einfach auch riskanter als ein C -Dreileiner?

[00:55:12] Nee, tatsächlich

[00:55:12] **Chris Geist:** eben nicht. Oder anspruchsvoller auf jeden Fall? Das siehst du da tatsächlich weniger. Also ich meine, klar, die Stalls werden zum Teil doch ein bisschen anspruchsvoller, aber auch nicht per se. Also ich kenne auch viele Dreileiner C, die anspruchsvoller als Stalls sind, aber per se vielleicht ein bisschen anspruchsvoller in den Stall-Geschichten. Bei den Dreileinern C kannst du halt die Klapper noch simulieren. Das verfälscht dann manchmal so ein bisschen den Eindruck des Ganzen, aber per se, da kann man keine Pauschaler -Sage, glaube ich, treffen. Eben weil man die Klapper nicht mehr mit einbeziehen kann, wie ehrlich und wie aggressiv der Schirm dann wirklich ist, wenn er mal großflächig einfach reinklappt. Was mir oft tatsächlich fehlt, auch bei den Zweileiner -Piloten, das war aber schon immer so, dass sich die Leute ein bisschen überfordert haben einfach in der Szene oder dass sie halt sagen, hey, ich muss jetzt den C -Zweileiner fliegen oder D gehören aber eigentlich noch in die B -Klasse oder

[00:55:59] das hat man über die Jahrzehnte, das hat sich nicht verändert. Das ist eigentlich immer gleich geworden, dass sich die Leute oft überfordern und nach so einem Sicherheits -Training auch mal sagen, das ist doch ein bisschen zu krass für mich, ich gehe lieber nochmal einen Schritt zurück. Also das habe ich oft, dass sie dann irgendwie so ein bisschen erkennen, okay, ich persönlich bin da vielleicht noch nicht so weit oder der Schirm ist einfach im Moment jetzt mal noch nichts für mich. Traurig manchmal auch zu sehen, dass sie eben mit C - oder D -Schirmen kommen und in ihrem Leben noch nie ins Doll geflogen haben. Das ist schon krass. Also das zeigt mir halt schon auch, dass sie irgendwo Stufen übersprungen haben. Weil in der Regel kommst du mit einem A - oder B -Schirm schon mal zum Sicherheits -Training, hast schon mal ein Doll gemacht oder so. Und steigst dann langsam einfach in die nächsten Klassen einfach auf. Da, glaube ich, gibt es mittlerweile auch viele, die halt einfach ein, zwei Stufen bei den Schirmen einfach überspringen.

[00:56:43] **Lucian Haas:** Wie viele Dolls sollte man geflogen haben, bevor man auf ein C -Schirm umsteigt? Also C -Zweileiner?

[00:56:49] **Chris Geist:** Das ist eine geile Frage. Also mein klassischer Spruch ist ja immer so 50 bis 100 Dolls, dann hast du mal eine grobe Vorstellung, was da so passiert. Darunter hast du eigentlich immer so einen Joker, oder? Machst mal einen Doll, der geht halt gut und beim nächsten fliegst du halt am Segel vorbei und siehst einen Retter. Und das wird sich nicht ändern, bevor du jetzt mal 50, 100 Dolls mit deinem Gerät einfach gemacht hast. Und dann tut sich da so ein, glaube ich, Verständnis dafür einfach aufbauen. Ich mache in jedem Flug einen Doll mit jeder Höhe, weil es für mich einfach wichtig ist. Also ich glaube, du kannst deinen Gleitschirm auch wirklich nur 100 Prozent verstehen, wenn du ein guter Stroller bist oder zumindest ein Strömungsabriss -Erkenner. Und dann fliegst du halbwegs gut und sicher, glaube ich, auch in Thermiken. Ist ja manchmal auch total witzig. Oder die Leute kommen nicht zu uns, zum Sicherheitstraining, weil sie sagen, boah, gefährlich und Ding und so weiter.

[00:57:39] Hey, das, was viele Leute da draußen machen, in starker Frühjahrs thermik, in irgendwelche Lebewerte fliegen, das ist super gefährlich. Und dass ihnen das nicht manchmal klar ist, ist schon krass. Also manchmal ein bisschen naiv natürlich. Und dann passiert halt doch wieder was. Und dann holt man halt wieder. Aber ja, macht's bitte. Also Sicherheitstraining ist für mich echt wirklich, das finde ich fast so wichtig wie der Schritt vom Fußgänger zum Schnupperkurs, zum Gleitschirmflieger. Da ist nochmal der gleiche Sprung der noch nie ein Sicherheitstraining gemacht hat zu einem, der ein Sicherheitstraining oder das eben mehrfach gemacht hat. Der ist genauso groß. War für mich damals auch ein Riesending. Ich bin damals zum Adensee gefahren, zum Karl. War mein Sicherheitstrainer. Und wäre da beinahe abgestürzt, weil sich eine Steuerleine in meinem Gurtzeug verhakt hatte. Seitdem gibt's diese

[00:58:24] Neoprenüberzüge bei den Zippern auf der Seite. Und hab gedacht, okay, ich sterb jetzt. Und dabei war's gar nicht so schlimm halt. Und dann, das war für mich so ein ganz interessantes Sicherheitstraining. Und hab gesagt, das muss ich jetzt öfters machen, damit ich da einfach Sicherheit krieg und find. Sonst hör ich das Ganze wahrscheinlich wieder auf. Und ja, ich glaub, das ist schon wichtig, einfach seinen Schirm auch gut zu kennen und die Grenzen von seinem Schirm zu kennen. Das heißt jetzt nicht, dass jetzt jeder beim Sicherheitstraining gleich einen Fullstop beim ersten Training machen muss. Aber auf lange Frist und gerade in der CD -Klasse gibt's nichts Wichtigeres wie Stalls. Also das gehört einfach mit dazu ins Repertoire von einem guten Flieger.

[00:59:02] **Lucian Haas:** Du hast vorhin gesagt, dass von deiner Einschätzung her da um einer von zehn C -Schirm -Zweiliner -Fliegern das Potenzial überhaupt ausfliegen kann. Von diesen einen oder von diesen, nehmen wir wieder

zehn, wie viele davon würden deine, die Vorgabe erfüllen, zu sagen, ja, die haben schon mal 50 bis 100 Stalls geflogen, bevor sie da drauf wechseln?

[00:59:23] **Chris Geist:** Keiner. Das ist ja so traurig. Und ja, aber das, das ist echt ein Thema. Also das beschäftigt mich schon auch natürlich auch immer. Da sind wir wieder dabei, einfach diese Überforderung dass sie sich selber auch so überfordern. Das verstehe ich manchmal nicht, aber das ist wohl unserer Leistungsgesellschaft einfach geschuldet, dass keiner mehr sagt, okay, ich fliege jetzt mit einem A -Schirm oder mit einem Low B. Ach nee, da kann ich auch gleich ein High B nehmen oder ein C. Und das ist halt so ein bisschen das Ding in der Lage, dass sie das Ding fliegen können. Das sind echt super wenig, muss ich wirklich sagen. Da gibt es ganz wenige, die sich da voll dahinter knien und sagen, ich will den Schirm auch wirklich kennenlernen, weil das ist auch gar nicht so das Ziel von der Gesellschaft. Die wollen lange fliegen, die wollen weit fliegen, die wollen Rekorde brechen, aber keiner setzt sich mit der Flugtechnik einfach so ein bisschen auseinander.

[01:00:09] Es ist ein schwieriges Thema und das ist einfach irgendwo auch so eine, ja, diese Erlebnisgesellschaft, dieser Jochen -Schweizer -Gesellschaft einfach ein bisschen geschuldet. So ein maximales Erlebnis gilt in den unteren Klassen beim A -Schein -Anfänger genauso wie in den oberen Klassen. Ich muss meine 200 Kilometer fliegen, alles andere interessiert mich nicht. Und das ist traurig. Also es ist wirklich traurig, weil früher ging es tatsächlich auch ein bisschen mehr ums Fliegen. Egal wie, hast dich auch mal über einen kleinen Flug gefreut oder einen Abgleiter. Heute ist einfach das Leistungsdenken schon nicht mehr, das Leistungsdenken nicht mehr wegzudenken.

[01:00:38] **Lucian Haas:** Ich mache mal noch ein kleines Fass auf.

[01:00:41] **Chris Geist:** Oh Gott.

[01:00:42] **Lucian Haas:** Oder du? Na, fast nicht. Kriegst du nachher wieder an, Rufi und ich. Kleine Büchse. Na, du kriegst mehr als ich. Verdammt. Deine Aussagen, wann die Leute auf die Palme bringen oder sowas. Nächste Büchse, Leichtausrüstung. Also der Trend geht ja immer dahin, noch leichter, noch leichter. Jeder will nur noch fünf Kilo auf den Berg schleppen oder sonstiges was. Wie erlebst du das bei deinen Freunden? Bei meinen Sicherheitstrainings? Wahrscheinlich ist zum einen natürlich bringt die Leichtigkeit der Kappe damit weniger Schießmoment und sowas, weil einfach weniger Masse da über dir drüber ist. Aber wie viel Risiko geht man auch ein für die verschiedensten Wetterlagen oder wo man sich aussetzt, wenn man auf Leichtausrüstung entsprechend setzt?

[01:01:24] **Chris Geist:** Oh, Leichtausrüstung. Ja, das ist so ein Thema. Also du hast tatsächlich recht. Die Nachfrage ist extrem mittlerweile. Und ich habe anfangs auch gesagt, brauchst du das überhaupt? Also wir haben da Fragen bei uns in der Flugschule mittlerweile natürlich auch immer kritisch. Brauchst du überhaupt einen Leichtschild? Und kennst du die Vor - und die Nachteile eigentlich von dem Gerät? Und Leicht verkauft sich halt gut, genauso wie beim Fahrrad und beim Ski. Carbon statt Kondition natürlich. So ein bisschen ist bei uns schon auch da. Viele brauchen es einfach nicht. Also man sieht ganz oft, welche die ultimative Leichtausrüstung haben, dann doch immer mit der Bahn einfach hochfahren. Zweischneidiges Schwert. Ja, genau. Ich glaube auch tatsächlich von der Haltbarkeit her sind viele Leichtschilde natürlich jetzt halt auch nicht so super gut und ausgeprägt, je nach Hersteller und so weiter. Das machen sich viele halt auch. Aber es ist auch nicht klar, dass eben diese Leichtschilde schon auch ein bisschen schneller durch sind einfach.

[01:02:09] Klar, sie haben Vorteile, wie du schon sagst. Nick - und Schießmomente sind oftmals ein bisschen besser. Man muss sich aber auch an das Rascheln einfach vom Schild gewöhnen, sage ich jetzt einmal. Und da kommt mir tatsächlich auch vor, dass viele das einfach nicht brauchen und benötigen. Zweiter Punkt ist halt oft, dass jetzt mittlerweile viele Hersteller auch schreiben gerade bei ihren Gurtzeugen und so gar nicht für Sicherheitstraining in Führungszeichen erlaubt oder gemacht, weil sie einfach, also das haben wir tatsächlich sehr oft, dass bei den Leichtgurtzeugen irgendwo was aufreißt. Zum Glück jetzt nicht. Oft nicht tragende Teile.

[01:02:41] Kam aber auch schon vor, also dass wirklich an die Belastungsgrenzen angekommen ist, was ja mal schnell gehen kann mit einem Verhängersat oder Spiralsturz oder mit Langlinerschilden. Das ist ein Thema. Also ich finde, da sollte man wirklich kritisch hinterfragen, brauche ich es oder brauche ich es halt nicht. Wir haben jetzt hier natürlich im Allgäu auch viele Bergführer, die kommen. Den kann ich jetzt halt nicht einen Sachse S5 mit einem schweren Schild

verkaufen. Das geht halt einfach nicht. Aber kritisch hinterfragen, brauche ich jetzt wirklich das Leichtmaterial oder brauche ich es nicht, das finde ich schon wichtig. In den Alpen macht vielleicht Leichtmaterial tatsächlich manchmal ein bisschen mehr Sinn, weil man oft ja auch mit Nullwind startet oder die Vorteile beim Starten sind nicht wegzudenken. Ich kenne viele Hersteller, die einfach eine Leichtversion machen, damit der Schirm einfach besser startet.

[01:03:23] Aber eben bei Wind zeigen sich auch extreme Nachteile natürlich vom Leichtmaterial. Bleibt nicht am Boden liegen, muss spezielle Techniken sogar dann anwenden, um dann eben den Leichtschild überhaupt bei Starkwind in die Luft zu bekommen.

[01:03:34] **Lucian Haas:** Wenn jetzt ein Flugschüler zu dir kommt, und einfach die Frage hat, wie finde ich meinen perfekten, für mich passenden Schild? Wie macht man das? Boah,

[01:03:44] **Chris Geist:** ganz schwierig. Also jeder weiß mittlerweile natürlich, dass wir Flugschulen, wir leben ja auch ein bisschen vom Verkauf mit. Das ist ein bisschen traurig. Mir wäre es manchmal auch lieber, wir wären unabhängiger vom Verkauf. Ich habe mir da jetzt aber auch selber einfach ein bisschen den Druck natürlich genommen. Ich muss jetzt nicht jedem einen Schild verkaufen oder irgendwie was. Ich finde es natürlich toll, wenn Sie eine gute Beratung in Anspruch nehmen und sich halt nicht irgendwas im Internet schießen und da vielleicht auch noch ein Fehlkauf war und so weiter. Aber wie war die Frage nochmal?

[01:04:13] Genau. Aber wie findet derjenige seinen richtigen Schild? Ja, das ist also

[01:04:20] Büchse der Pandora, Festival oder irgendwas. Wir haben gerade wieder ein Festival gemacht, finde ich mega cool. Ich freue mich über die Leute, die kommen und Dinge. Aber ganz ehrlich, was wollen denn die Leute da rausfinden? Ich meine, das ist wie wenn ich ein Auto kaufe. Ich setze mich halt rein, bum bum, hat hier Gaspedal, hat ein Lenkrad, fährt, okay. Mehr kann ich da drüber sagen. Und so geht es ja vielen. Auch die, die so ein Festival bekommen, die nehmen sich da fünf Schirme, fliegen die runter. Mit dem einen hängen sie eine halbe Stunde oben. Das ist plötzlich ein super Schild, beim anderen machen sie einen Fehler und der plötzlich startet der nicht oder fliegt keine Thermik oder so. Ganz schwierig. Und für einen Einsteiger unmöglich. Also wir bieten auch überhaupt nicht, zum Beispiel bei uns in der Flugschule an, Gleitschirme zu testen. Also für Einsteiger, die gerade das Gleitschirmfliegen lernen, das macht aus meiner Sicht null Sinn, weil die halt das einfach nicht, das kannst du nicht beurteilen. Das geht

[01:05:05] **Lucian Haas:** nicht. Aber kannst du das auch von außen beurteilen? Beispielsweise, du siehst deine Flugschüler, die rennen den Hang runter, die ziehen ihren Schild auf und sowas. Und dann weißt du, du bist ein Alpha-Typ, du bist ein BGD-Typ und was auch immer. Von mir kriegst du den Subair, weil das bei dir irgendwie besser passt.

[01:05:24] **Chris Geist:** Ja, das geht. Und das ist auch tatsächlich das Sinnvolle. Dafür brauchen aber die Leute halt wieder ein bisschen Vertrauen in ihre Fluglehrer. Ich finde schon, dass die Flugschulen zum Teil oft auch einen schlechten Ruf bekommen haben über die letzten Jahrzehnte oder 20.

[01:05:39] Manche Flugschulen auch wirklich scheiße, muss man ganz klar sagen, oder haben schlecht ausgebildet oder wie auch immer. Aber da muss man halt auch wieder ein bisschen Gottvertrauen mit sich bringen und halt nicht immer denken, man wird gleich abgezockt oder irgendwo was oder der will ja eh nur verkaufen. Sondern da nehme ich mich persönlich jetzt zum Beispiel als Flugschulleiter auch eher ein bisschen raus. Das schiebe ich komplett an unsere Fluglehrer und die erkennen super gut, hey, zu dem passt der Schild. Und oft auch viel wichtiger kann ich jetzt zum Beispiel hochbeladen in den Schild fliegen oder sollte ich vielleicht eher so ein bisschen im mittleren Gewichtsbereich eher bleiben, weil er noch ein bisschen da ist und so weiter. Das kannst du schon, aber derjenige kann das halt echt schwer beurteilen bis gar nicht aus meiner Sicht. Da musst du dich ein bisschen auf die Flugschule verlassen und hoffen, dass du bei einer guten gelandet ist, die dir halt auch offen und ehrlich eine gute Beratung einfach anbietet. Wie wird man ein guter Fluglehrer?

[01:06:26] Da fragst du den Falschen, schau mich an. Ich habe mich lange verstecken können als schlechter Lehrer. Nee, also tatsächlich, wir haben gerade ein ganz geiles Team in der Flugschule aus wirklich guten Fluglehrern und Fluglehrerinnen. Das freut mich total. Deswegen macht das Arbeiten gerade auch viel Spaß. Ich glaube, du brauchst als Fluglehrer ein bisschen so eine Hilfe gehen, sage ich jetzt einmal. Also schwierig. Du musst einfach Spaß haben,

anderen Leuten was zu vermitteln. Und das ist, glaube ich, der Key. Viele kommen zu uns, bewerben sich. Wir haben super viele Bewerber übrigens auch als Fluglehrer, weil viele ja ihren Job gerade wechseln wollen und einfach als Fluglehrer arbeiten wollen. Aber bei vielen, die sind einfach noch so fluggeil, das sage ich dann oft auch, geh bitte erst mal selber fliegen und mach einen anderen Job. Weil als Fluglehrer kommst du ja dann zum Teil oft auch gar nicht mehr so gut zum Fliegen.

[01:07:12] Klar, geht schon noch, aber jetzt vielleicht halt nicht so viel wie ein Streckenflieger, der sich jetzt von jedem Tag dann irgendwie von der Arbeit her freischaufeln kann und so weiter. Und du musst einfach Spaß haben, anderen was zu vermitteln und beizubringen. Und das Feeling einfach nachher als Fluglehrer, wenn du einen von, also ein klassisches Beispiel, als ich die Flugschule aufgemacht habe, habe ich die ersten Kurse einmal alles selber gemacht. Aus dem ersten Kurs sind alle Fluglehrer geworden oder Akku -Flieger.

[01:07:36] Also fliegen jetzt halt immer noch die Akku -Flieger, die habe ich aber brutal leer gelassen. Die habe ich zur Sau gemacht und da hatte ich einfach einen Wahnsinns -Ehrgeiz, jeden zu einem perfekten Flieger zu machen. Das habe ich jetzt heute halt nicht mehr ganz so extrem. Weil ich einfach akzeptiert habe, dass es auch Menschen gibt, die wollen nicht der perfekte Flieger werden, sondern die wollen einfach nur hoffentlich sicher fliegen. Und das habe ich jetzt über die Jahrzehnte auch gelernt. Das war meine Lernstunde. Aber eben, wenn es noch einer wirklich lernen will, dann nehme ich mir gerne die Zeit. Und das ist einfach das Schöne beim Fluglehrer auch, wenn du einen beobachtest vom Fußgänger bis zu einem richtig guten Flieger, ist einfach geil. Und das muss dir Spaß machen. Zu sagen, ich vermittele das und bilde den jetzt einfach zu einem guten Piloten oder einer guten Pilotin aus. Das finde ich das Geile am Fluglehrer -Job.

[01:08:18] **Lucian Haas:** Kohle ist es mal nicht. Nun legt man als Fluglehrer ja bei deinen Schülern und Schülerinnen, legst du ja Grundlagen. Du pflanzt in gewisser Maßen eine Flieger -DNA irgendwo mit ein, machst ein bisschen Gentechnik da so ungefähr. Was ist denn das Erbe, was ich abbekomme, wenn ich bei Chris Geist geschult werde? Also von dir jetzt persönlich nicht jeder Fluglehrer von dir hat, macht das wahrscheinlich wieder ein bisschen anders. Aber was ist das, wo du sagen würdest, da erkennt man dann, ey, der ist durch die Chris -Geist -Schule gegangen?

[01:08:49] **Chris Geist:** Das ist aber jetzt eine schwierige Frage. Also ich glaube, du wirst ihn erkennen an einer guten Flugtechnik, dass er oder sie viel Wert auf einen guten Start legt. Also auf die Basics, sage ich jetzt mal. Gute Starttechnik, gute Landetechnik und sich viel Gedanken um Flugtechnik macht und auch wirklich Flugmanöver, glaube ich, macht. Weil Flugmanöver und also diese flugtechnische Geschichte, das ist so ein bisschen mein Ding. Und er muss halt einfach auch mal einen blöden Spruch wegdrücken können, weil die lasse ich schon auch ab und zu raus. Die sind immer im Spaß gemeint natürlich, aber das ist so ein bisschen mein Ding. Also so ein bisschen an die Extreme rangehen. Aber ich glaube, eine gute Flugtechnik, das würde meinen Schüler, glaube ich, gerade auszeichnen. Und dass er sich nicht

[01:09:33] extrem überfordert, sondern eher so ein bisschen Understatement einfach ist. Vielleicht mit sich auch selber eher sehr hart ins Gericht geht. Weil das tue ich mit mir zum Beispiel auch. Also ich bin nicht schnell zufrieden zu stellen mit mir selber auch. Also ich arbeite, versuche auch immer viel an mir zu arbeiten. Und das würde ich auch gerne weitergeben, dass die Leute einfach auch ein bisschen anfangen an sich zu arbeiten und nicht immer. Da kriege ich ja so einen Hals. Also wenn zu mir einer kommt und sagt Ja, und das Wetter und der Trainer ist schuld und überhaupt und der Schirm ist kacke und so, da kommst du halt für dich natürlich auch nicht weiter. Du musst die Schuld immer bei dir suchen. Das weiß jeder gute Sportler und jeder gute Athlet weiß das,

[01:10:09] dass der am Anfang sieben Meter unter dem Schirm hängt. Und Leute, die das erkennen und dann was von mir lernen wollen, den gebe ich super viel

[01:10:16] **Lucian Haas:** mit, glaube ich. Nun bietest du ja auch Private Coaching an, also quasi eins zu eins Betreuung. Leute können auf dich zukommen, auch auf deine anderen Fluglehrer, aber sagen so Ich will noch eine Weiterbildung. Was wird da eigentlich am meisten nachgefragt? Also wo sind die großen Kruxpunkte, wo du merkst Hey, da kommen die Leute nochmal und sagen Ich brauche nochmal Hilfe.

[01:10:36] **Chris Geist:** Das haben wir während Corona extrem ausgebaut. Diese Private Coachings. Leider sind die halt so, dass man es als Flugschule nicht davon leben könnte. Sonst würde ich das noch viel mehr machen. Aber wir bieten das natürlich immer auch an. Und das ist ganz unterschiedlich. Der eine will halt einfach mal seinen ersten Streckenflug relativ sicher machen mit so ein bisschen R2R Coaching. Viel, aber auch Basic -Geschichten. Also viele kommen und sagen Hey, ich habe einen Unfall gehabt, möchte echt mal wieder von vorne anfangen mit gescheiter Starttechnik einfach lernen. Viel an den Basic -Geschichten wird da geschraubt und die sind so dankbar. Finde ich einfach geil, weil sie kriegen volle Aufmerksamkeit von mir oder von dem Trainer. Und es ist viel Geld. Keine Frage, das kannst du dir nicht leisten. Also ich glaube, kostet gerade 500 Euro oder was pro Tag. Und das ist für jemanden, der jetzt eben nicht zu den Hochverdienern gehört, schon ein Batzen Geld. Keine Frage.

[01:11:22] Aber ich kenne eigentlich keinen, der rausgegangen ist und sagt, das hat sich gar nicht rentiert. Also das hat jeder was mitgenommen und viel mitgenommen und an seinen Baustellen eben persönlich gearbeitet. Viel Basic -Geschichten. Also starten, landen oder wo so einfach so Vorfälle halt dann auch waren und gesagt haben Boah, hier habe ich einen Baum gehangen oder hier hatte ich einen Unfall und das muss ich jetzt einfach wieder aus dem Kopf kriegen und dann arbeiten die dran. Da geht es dann schon oft auch wieder in diese mentale Geschichte mit rein. Und da kannst du dich natürlich als Trainer einfach auf einen auch viel mehr fokussieren und konzentrieren.

[01:11:53] **Lucian Haas:** Wie weit hat das, gerade wo du Basic -Geschichten sagst, wie weit hat das auch damit zu tun, dass Leute, die vielleicht vor 10, 15 Jahren gelernt haben, mit einem anderen Material gelernt haben, da waren die Nasen noch viel schwerer, da war Müller vorne drin, du musstest reinrennen wie sonst irgendwie was, um die noch hochzuziehen. Während du heute mit so einem Leichtschiem mit Nitinol Stäbchen vorne drin einmal machen musst und dann kommt der im Grunde schon hoch und wenn du dem zu viel Input gibst, dann passiert natürlich was. Der schießt dann hoch und du hoppelst dem Schirm nur noch völlig hinterher, wenn mehr Wind ist und so was. Also inwieweit hat das auch mit der Entwicklung des Materials zu tun, dass die Leute heute im Grunde sich nicht selbst entsprechend weiterentwickelt haben? Ja, das ist jetzt echt

[01:12:33] **Chris Geist:** krass. Also schön, dass du das gerade ansprichst. Da sind mir gerade ganz viele Bilder im Kopf geschossen. Es gibt ja auch viele Flugschule, die sagen, ja, mit Pi bilde ich nicht aus, weil da kriegst du einen Sack Mehl halt auch in die Luft. Und das ist ja völlig kontraproduktiv. Das ist halt... Also ich meine, auf der einen Seite natürlich wahnsinnig geil. Ich kann mich noch erinnern an meine Anfangszeiten, wo wir die Filous am Zaun einfach nachgereckt haben, dass die überhaupt noch gestartet sind. Einer von zehn Versuchen hat geklappt, weil wirklich alles perfekt sein musste und so weiter. Das ist heute weg. Keine Frage. Und vielleicht, klar, liegt es dann auch daran, dass die Leute einfach gar kein Bedürfnis mehr haben, an ihrer Technik zu arbeiten. Aber es ist wirklich erstaunlich, obwohl die Schirme so gut starten, siehst du also so viele Blobbers umeinander. Also ich meine, da gibt es ja Videos im Internet auch ohne Ende, aber an einem guten Tag in einem, in einer, ich darf es nicht mehr sagen, in den einfach zu fliegenden Fluggeländen

[01:13:22] siehst du ja so viel krasse, schlechte Starts. Das ist echt... Also da, das fällt ja schon anderen Fliegern auf. Meistens, lustigerweise, denen eben, die gerade frischen Arsch reingemacht haben. Die kommen da raus und sind völlig desillusioniert. Die denken sich, ey, das ist ja Schnupperkursniveau zweiter Tag, was die hier machen. Und dann fliegen die da 100 Kilometer oder so. Echt krass. Also die Basics fällt es ja wirklich hinten und vorne. Ich kenne auch viele Streppenflieger, die brauchen bei perfekten Bedingungen fünf, sechs Anläufe, um in die Luft zu kommen. Dann fliegen sie richtig geil, wenn sie mal in der Luft sind. Aber bis dahin ist ein langer Weg. Die verpassen das ganze Flugfenster, weil sie einfach nicht starten können. Und dass da kein Anspruch an einen selber ist, das irgendwie auszumergen, manchmal finde ich schon krass. Und das hat sich nicht geändert. Das ist sogar fast eher noch schlimmer geworden. Wahrscheinlich, weil die Schirme noch einfacher starten und da gibt es eigentlich gar kein Bedürfnis, dann mehr gut starten zu können.

[01:14:12] **Lucian Haas:** Noch was, was die Entwicklung der Technik betrifft. Du hast vorhin gesagt, als es um Sicherheitstraining ging, dass die Leute häufig anfangs noch nicht diese schnellen Reaktionen drauf haben. Die kommen aus der Schulung und sind alle so ich zieh mal ein bisschen hier und ein bisschen da. Nun ist ja auch so, dass diese modernen Schirme, gerade die, die in den letzten paar Jahren auf den Markt gekommen sind, einen Trend haben, dass sie im Grunde sehr pitch -stabile Profile mittlerweile haben. Also als Pilot muss man heutzutage viel, viel weniger

arbeiten, weil der Schirm alles macht. Also der schießt halt nicht mehr oder sehr viel später zu bestimmten oder nur, wenn ich den zum falschen Zeitpunkt vielleicht loslasse und dann noch die Bremse grad fünf Zentimeter gezogen habe, dann ist plötzlich der S -Schlag oben raus und dann macht er plötzlich viel mehr, als er normalerweise machen würde.

[01:14:59] Trainiert natürlich auch die Piloten dorthin im negativen Sinn, dass sie gar nicht mehr viel machen müssen und damit natürlich auch quasi ein lazy Pilot da unten drunter werden, weil der Schirm macht ja alles. Ist das im Grunde auch eine auf der einen Seite so schön angenehme, positive Entwicklung, aber halt auch eine negative, weil es die Piloten eben lazy macht?

[01:15:20] **Chris Geist:** Absolut. Da muss ich dir recht geben. Das ist tatsächlich so. Gut, die Hersteller haben sich einfach an das Publikum angepasst und die Profile sind super stabil geworden. Und wie du schon sagst, es fehlt an Input. Aber wenn der Schirm halt kommt, dann musst du halt schnell sein. Und genau das ist die Krux natürlich dabei, wie man das Problem lösen kann. Also ich freue mich über die stabileren Schirme und auch über die stabileren Gurtzeuge. Auch das habe ich neulich mal mit meiner Freundin da diskutiert. Die kommt aus einer Zeit, wo man einfach diese Sitzbrettgurtzeuge hatten, die ultra kippelig waren. Also wenn du die Dinger heute wieder fliegst, denkst du dir meine Fresse, so ein Ding hast du früher geflogen und hast du ja nicht ins Hemd geschissen. Wahnsinn. Damals

[01:15:54] **Lucian Haas:** waren die Schirme ja auch noch anders. Damals bist du mit 28 Quadratmeter geflogen, wo du heute mit 25 fliegst, die von sich aus viel agiler und kippliger sind.

[01:16:01] **Chris Geist:** Genau. Und wir haben heute natürlich auch effizient die Bremsen. Also du brauchst, das ist ja wieder so ein Thema, die alten Flieger sagen immer, kein Fall ohne Sitzbrett fliegen. Und ich fliege mittlerweile fast alles ohne Sitzbrett, weil die Schirme brauchen das auch gar nicht mehr. Also die sind so effizient geworden über die Bremse. Natürlich nimmst du das Körpergewicht immer noch mit, keine Frage und arbeitest schon auch noch mit Körpergewicht. Aber dem wurde zu viel Bedeutung jetzt zugemessen in der neuen Zeit, sage ich jetzt mal, wo die Schirme kleiner geworden sind, effizientere Bremsen haben, effizientere Profile, spielt das tatsächlich keine so große Rolle mehr. Aus meiner Sicht. Aber Thema Kreuzverspannung klar ist immer noch da, wenn die Schirme halt dann kommen und so weiter, bist halt zum Teil schon auch schneller eingetöstet, wenn du nicht aufpasst und eben in Kombination mit einem Piloten, der da noch schläft oder diese Reaktion eben noch nicht hat, steigt, steigt das Risiko extrem.

[01:16:50] Habe ich neulich wieder gesehen, also es ist ja auch wieder so Thema Wetter, Flugtechnik verschwindet oder verschwimmt auch irgendwo so ein bisschen, war auch wieder so eine Föhnwetterlage ein bisschen, aber immer noch gut zum Fliegen natürlich. Und auf einem kleinen Streckenflug, 50, 60 Kilometer habe ich drei Totalzerstörer beobachtet. Nicht bei dir. Nicht bei mir. Da habe ich auch. Ich habe

[01:17:10] **Lucian Haas:** in die Kappe geguckt und habe drei Totalzerstörer beobachtet.

[01:17:14] **Chris Geist:** Aber nur beobachtet und dann nichts gemacht und einfach mal geschaut. Genau.

[01:17:17] **Lucian Haas:** Ja, ich meine, du musst als Fluglehrer ja ausprobieren, wie deine Flugschüler das auch machen. Die gucken dann hoch und nichts passiert. Richtig.

[01:17:25] **Chris Geist:** Nein, okay. Das ist tatsächlich auch das Schwierige beim Akku fliegen und beim Testen, weil beim Akku fliegen greifst du dann immer ein und beim Testen darfst du nicht eingreifen. Und das ist echt

[01:17:33] aber tatsächlich ausnahmsweise war nicht bei mir der Totalzerstörung, sondern bei Beobachtung bei anderen Fliegern. Und ja, das war schon spannend zu sehen halt irgendwo. Da hat irgendwie so der Föhn dann halt eben auch noch seine Wirkung gezeigt und natürlich früher aktive Südflanken, ein bisschen Lehseite natürlich schon auch noch mit dabei. Spannend. Und trotzdem waren das halt also viele Piloten einfach überfordert. Ein paar Supergute dabei gewesen, die auch gut reagiert haben, aber auch ein paar, die haben einfach gar nichts gemacht. Und das war einfach nur Glück, dass die dann nicht mit dem Bett abgestiegen sind oder eben eingeschlagen sind. Und ja, schwierig. Also die stabileren Profile, Fluch und Segen würde ich sagen. Ich feiere sie voll, weil als Profi musst halt einfach auch viel weniger dann ausgleichen. Kannst dich auch vielleicht mal ein bisschen härtere Turbulenzen einfach auch reintrauen, wo du früher dann schnell ermüdet warst und dann eben schnell erschöpft einfach auch aus dem Flug rausgegangen bist.

[01:18:25] Ist heute echt Wahnsinn, was die wegdämpfen, die Kappen. Genau. Aber eben ich weiß halt, wie schnell sie dann auch kommen können. Und dann musst halt schnell sein. Und das ist eben dieser Reflex, und diese Reaktionsfähigkeit, die fehlt natürlich bei allen. Die merken erst nach drei Umdrehungen, da stimmt jetzt irgendwas nicht und denken dann halt oft auch nicht an den Retter. Und genau dafür ist einfach Training wichtig. Also dass du dann, also allein schon bei so einem Sicherheitstraining denkst du ja automatisch öfters ans Rettungsgerät, greifst dann öfters auch mal hin. Und das bringt dir beim Thermikfliegen dann nachher einfach auch viel.

[01:18:54] **Lucian Haas:** Chris, letzte Frage. Wir hatten über Weiterbildung gesprochen, Private Coaching bei dir und so was. Wenn du dich selber nochmals

[01:19:03] weiterbilden müsstest, wolltest, also ohne Schmerzen, also lernen ohne Schmerzen. Ja, ja, lernen ohne Schmerzen. Was wäre das und bei wem wäre das? Oh,

[01:19:12] **Chris Geist:** oh.

[01:19:14] Also ich bin ja jetzt auch schon alt. 47, glaube ich, hast du gesagt. Hast du gesagt, aber ich glaub dir mal. Stimmt, hab ich gesagt. Muss ich die Mama fragen. Oder Xing oder LinkedIn. Irgendwo steht es wahrscheinlich. Also ich würde mich tatsächlich nicht weiterbilden noch von den Jüngeren. Also ich tausche mich ja auch jetzt viel mit den Jungen aus und die gehen an das Gleitschirmfliegen ein bisschen ran wie ich früher, aber noch ein bisschen radikaler oder so ein bisschen anders mit so einem anderen Verständnis dafür. Und da kann ich mich jetzt tatsächlich auch nicht mehr reindenken. Von denen würde ich, würde ich, würde ich eher noch, also was heißt eher, von denen würde ich gerne noch was lernen, weil die neue Generation geht ans Gleitschirmfliegen natürlich wieder ganz anders dran, mit einem ganz anderen Fachwissen und einem großen Pool aus Informationen,

[01:19:59] wie wir das damals gemacht haben und aufgebaut haben. Also ich würde, wenn ich noch eine, Fortbildung machen würde, bei einem jungen, talentierten,

[01:20:07] der noch nicht so lange fliegt, jungen talentierten Streckenflieger oder Ding vielleicht nochmal in die Schule gehen und einfach mal schauen, wie der so, also wie der da so rangeht an gewisse Themen.

[01:20:17] **Lucian Haas:** Was meinst du mit radikaler? Du hast gesagt, die sind heute radikaler, als du damals

[01:20:21] **Chris Geist:** warst. Ja, eben, da wäre das Thema wieder Wetter und Leistungsdenken, die werden heute, wie die Akkuflieger halt auch, also ich komme ja vom Thema Flugtechnik, Akku, da hatten wir damals unpassende Stunden, Schirme, wir haben die uns zum Teil dann selber getrimmt und was ich weiß noch, wir haben mit 1 bis 2 Schirmen, waren das ja damals, 1 bis 2 Schirmen, die zum Glück sehr aggressiv waren, haben wir da Dreifachtumplins ausprobiert. Das wird sich heute keiner mehr trauen. Also da sind wir dreimal kerzengerade über das Segel drüber, bis der Schirm halt verhungert ist und du wieder am Segel vorbeigefallen bist. Das wird sich heute keiner wahrscheinlich mehr so in der Hinsicht dann trauen, aber die gehen halt jetzt, die haben geiles Material und gehen, gehen da dann halt mehr an die Grenzen und das Gleiche beim Streckenfliegen auch. Die haben jetzt zwei Liner,

[01:21:03] vier Profile und fliegen dadurch auch schnell, sehr effizient, radikal und kennen das dann oftmals auch gar nicht mehr, wenn dann der Schirm einfach einklappt oder das, also sie gehen einfach sehr, sie pushen halt einfach sehr stark. Finde ich aber auch irgendwie geil. Also ich will das gar nicht verurteilen. Wir haben damals auch gepusht. Thema Wetter halt einfach wieder. Beim Wetter war ich ja, habe ich dir vorher schon gesagt, einfach immer ein bisschen defensiv und vorsichtig. Material und Flugtechnik war ich immer auch natürlich voll am Limit und da habe ich dann die Leute, die heute die Streckenflieger, die pushen schon brutal. In was für Lays die dann reinfliegen und ihnen die Schirme verbiegt und so weiter. Aber die scheißen sich da nix

[01:21:43] und gar nicht als Vorwurf, um Gottes Willen. Und viele wissen auch was, was sie da erwarten kann und sind dann auch wirklich gute Flieger. Aber der Nachahmungseffekt ist natürlich auch nicht ganz auszuschließen. Also ich kenne viele gerade auch hier lokal oder was, die eiern dann den Guten hinterher mit deutlich weniger Flugtechnik. Also ich glaube, da wieder an der eigenen Nase ziehen und sagen Hey, kann ich das wirklich auch händeln, wenn es mir jetzt die Kappe zerlädt oder zerstört oder nicht? Oder denke ich überhaupt ans Rettungsgerät?

[01:22:09] **Lucian Haas:** Was würdest du von denen lernen? Von diesen radikalen Jungspunden, die in jedes Lee reinbrettern und sich da noch durchkämpfen? Einfach die Radikalität in der Linienwahl oder was ist das?

[01:22:22] **Chris Geist:** Ja, die haben manchmal auch total geile Ansätze einfach, wo du dir einfach manchmal so jetzt als langen, jahrzehntelanger Anführungszeichen Profi da vielleicht manchmal auch zu viel Gedanken machst. Hey Chris, scheißt du dringend ein, machst du die Linie, zack, hier hinten rein und so. Das finde ich einfach so ein bisschen das Spannende. Und dann probierst du das auch und dann denkst du, ja fuck, der hat recht. Da hast du früher gar nicht dran gedacht, so ungefähr. Die haben da einfach so ein, ja, so einfach ein bisschen in Anführungszeichen naives, aber doch dennoch gutes

[01:22:50] Grundverständnis. Von denen profitiere ich. Also ich bin einer, ich lerne total gerne dazu. Ich höre hoffentlich auch nicht auf, bis ich umfall, mit dazulernen. Und ich glaube jetzt mit 47 kannst du jetzt auch sagen, okay, da kommt jetzt einfach die neue Generation jetzt schon da. Und von der kann ich wieder wahnsinnig viel lernen und profitieren. Wir haben jetzt zum Beispiel auch so ein Racing Team, einfach so eine Gruppe von lustigen, durchgeknallten Fliegern halt, die auch weit jünger sind als ich. Und da lerne ich total viel dazu. Also das ist für mich auch spannend.

[01:23:18] **Lucian Haas:** Was war das Letzte, wo du wirklich einen Aha -Moment hattest?

[01:23:22] **Chris Geist:** Mein letzter Aha -Moment.

[01:23:26] Fliegerisch selber fällt mir jetzt gerade nicht so ein wahnsinns Aha -Moment ein. Aber ich glaube, außer dass ich auch nach wie vor der Meinung bin, beim Fliegen musst du defensiv bleiben. Wenn dir die Luft nicht taugt, dann musst du lieber zum Landen gehen. Also ich kämpfe mich natürlich auch oft durch Bedingungen durch, wo ich aber genau weiß, okay, jetzt könnte einfach auch mal ein Totalzerstörer kommen und bin dann aber auch drauf gefasst. Aber ich glaube, dass sich viele nicht diese Sensibilität vor die Luft, da hatten wir es ganz am Anfang von dem Gespräch einfach, das musst du lernen, das musst du schulen. Und wenn es dir nicht taugt in der Luft, vielleicht auch öfters mal sagen, das können ja die Mädels wahnsinnig gut. Aber da lerne ich von den Mädels und Frauen viel dazu. Natürlich gibt es auch radikale Mädels, die beißen durch, wie die Jungs halt auch. Das weißt du selber gerade im Wettkampfbereich und so weiter bei den Akro - und bei den Streckenfliegerinnen.

[01:24:14] Aber im Schnitt muss ich sagen, dass alle Frauen, die ich ausgebildet habe oder Mädels oder auch mit denen ich zum Fliegen gehe, ein super geiles Verständnis für die Luft haben und auch viel mehr auf sich hören und auf den Bauch hören und sagen, hey, wieso bist du denn jetzt heute gelandet? Mir hat es heute einfach nicht getaugt. Oder das war mir heute einfach zu bock. Oder sonst irgendwas. Das würde sich ein Kerl wahrscheinlich niemals eingestehen. Die beißen halt einfach durch und stürzen halt dann ab und dann stürzt er halt ab. Und ich glaube, da können wir vom anderen Geschlecht manchmal sogar noch ein bisschen was lernen und einfach da ein bisschen mehr auf unser Bauchgefühl vielleicht manchmal wieder hören.

[01:24:47] **Lucian Haas:** Also Leute, entdeckt mehr die weibliche Seite des Fliegens. Chris Geist entdeckt seine weibliche Seite.

[01:24:53] **Chris Geist:** Genau das war eigentlich die Quintessenz heute.

[01:24:56] **Lucian Haas:** Gut. Chris, ich danke dir für deine Erzählung. Ich freue mich auf deine weibliche Seite. Auf

[01:25:03] **Chris Geist:** die Seite

[01:25:03] **Lucian Haas:** des Fliegens und was da noch alles so kommt. Ich auch.

[01:25:07] **Chris Geist:** War mega lustig mit dir. Und ja, schön, dass wir geredet haben.

[01:25:11] **Lucian Haas:** Sehr schön. Danke dir.

[01:25:16] Weiterführende Links gibt es wie immer in den Shownotes. Wenn dir die Folge gefallen hat, dann erzähle doch deinen Fliegerfreunden davon. Und wenn du jemanden kennst, von dem du meinst, dass er auch mal ein interessanter Gast in Podz-Glidy sein könnte, dann erzähle mir davon. Ich bin immer auf der Suche nach interessanten

Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Schreib einfach eine E-Mail an blueglideskontakt@gmail.com.

[01:25:44] Podz-Glitz kannst du auf allen üblichen Podcast-Plattformen abonnieren. Alle 14 Tage lade ich eine neue Folge hoch. Wenn du nicht so lange warten willst, dann stöbere doch im Archiv. Rund 160 Stunden interessante Gespräche über den Kosmos des Gleitschirmfliegens sind darin schon zu finden. Als freier Journalist stecke ich viel Zeit, Arbeit und auch Kosten in Podz-Glitz und Blueglides. Damit ich das auch weiterhin so professionell, unabhängig und werbefrei tun kann, brauche ich deine Unterstützung. Auf meiner Homepage blueglides.blogspot.com gibt es die Seite Fördern. Dort findest du alle nötigen Infos und Links, um mir finanziell unter die Arme zu greifen. Welchen Betrag als Förderer du gibst, kannst du ganz frei wählen.

[01:26:31] Falls du dir unsicher bist, mein unverbindlicher Vorschlag sind 60 Euro im Jahr. Das entspricht nur 5 Euro im Monat. Ich denke, das ist ein sehr faires Angebot für so viel aktuelle und hintergründige Information und Unterhaltung rund um das schönste Hobby der Welt. Allen Förderern sage ich Danke. Bis bald, bleibt gesund und genießt die Freiheit. Ciao.

English

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

Show notes

Chris Geist is one of the most well-known German flight instructors and safety trainers. How does he handle the risk?

Chris Geist founded the Paragliding Academy im Allgäu 17 years ago as a flight school and provider of safety training. Previously, he was an Acro-pilot, then a development and test pilot, where he enjoyed pushing the limits of material and human. Only in the assessment of the weather was he always very conservative, tells the now 47-year-old in this episode 157 of Podz-Glitz. And he still wonders today how inexperienced many pilots launch themselves into the skies, even when the forecasts clearly speak of Föhn.

Chris sent me a voice message via WhatsApp a few weeks ago and complained about that. He suggested whether I couldn't do a bit of Föhn explanation via Lu-Glitz. That then became the idea to do a podcast with him and talk not only about weather, but also about the general handling of flight risks.

So it became a potpourri of topics that is, in the literal sense, often cheerful. Among other things, we talk about how the character of the Flugschüler has changed over the years, what downside the increasingly easier-to-fly paragliders bring with them, why many Zweileiner-Piloten overestimate themselves, and why Chris would like to distance himself from the radicality with which some young XC-Cracks approach cross-country flying.

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 for this episode:

Track: Pienso Viento | Artist: Casa Rosa

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=3nT3lZ88Usw>

LINKS to Lu-Glitz:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
 - 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 to Chris Geist:

- Website: <https://paragliding-academy.com/>
- Facebook: <https://www.facebook.com/Gleitschirmschule>
- Instagram: <https://www.instagram.com/paraglidingacademy/>

- Youtube channel: <http://www.youtube.com/ParaglidingAcademy>

Transcript

[00:00:02] **Chris Geist:** So I always say, my favorite saying is that the size of your balls grows exponentially as you get closer to the landing field. So sometimes I'd be interested in the image up there, like, I'd find that really exciting too, actually during the SIV training, if you could see an in-flight camera directly from the instructor and the pilot, and then everyone could see how they actually click, the big eyes or whatever, I mean, I find that super exciting.

[00:00:37] **Lucian Haas:** Podz-Glīdz, the Lu-Glīdz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Chris Geist. And I'm Lucian Haas.

[00:00:52] Chris Geist founded the Paragliding Academy in Allgäu 17 years ago as a flight school and provider of SIV training. Before that, he was an agricultural pilot, and then a development and test pilot, where he enjoyed pushing the limits of both equipment and human capability. Only when it came to weather assessment was he always very conservative, the now 47-year-old tells us in this episode 107.

[00:01:19] And he still wonders today how carelessly many pilots take to the skies, even when the forecasts clearly indicate Föhn. Chris sent me a voice message via WhatsApp a few weeks ago complaining about this. He suggested whether I couldn't do a bit of Föhn education via Lu-Glīdz. That turned into the idea of doing a podcast with him, talking not just about weather, but also the general handling of flight risks. In a sense, it became a frequently cheerful potpourri of topics. Among other things, we talk about how the character of flight students has changed over the years, what downsides the increasingly easy-to-fly paragliders bring with them, why many two-liner pilots overestimate themselves, and why Chris would like to take a leaf out of the book regarding the radicality with which some young XC cracks approach cross-country flying.

[00:02:21] Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glīdz? It explains how easy it is on the Lu-Glīdz Gleitschirm-Blog, specifically on the support page.

[00:02:35] Chris, where do you think the biggest risk in paragliding actually lies?

[00:02:40] **Chris Geist:** The biggest risk in paragliding is actually always seven meters below the canopy, a flight instructor once told me. And after 30 years, I think I can still agree with that. So the main problem, I believe, is simply that the pilot under the glider is the biggest risk factor.

[00:02:59] **Lucian Haas:** Well, we can't just get rid of the pilots, can we? Somehow. How can we then, yeah? That brings us back to AI. Yes, we were talking about AI earlier, which is why the keyword AI comes up here. AI—maybe someday we'll have an AI co-piloting. But for now, we still have to have pilots steering, or pilots have to be steering. How can we minimize this risk of the pilots?

[00:03:24] **Chris Geist:** Yeah, I've obviously had a couple of thoughts about that too. But of course, the problem won't be completely solved. However, I think a bit of self-reflection or risk assessment—or evaluation—is simply a bit of the key to success. That's actually what I'm missing. But we weren't any different back then either. I mean, at 20 or 30, you couldn't have told me much either. Although I have to say, for example, when it comes to the weather factor, I've actually always been very defensive. So, if the weather didn't suit me, I was actually always one of the first to head back down on foot or take the lift down. And that's actually just a bit missing for me. But I think nowadays there's also a bit of ignorance about weather phenomena, or maybe relying on some apps or something. Exactly, that's where we sometimes get a bit worried.

[00:04:11] I don't mean that in a bad way at all. But I think the wind element is just one of those things, right? You can't see it. I mean, when you're skiing, there are signs for blue, red, and green runs. No, there aren't any green ones. There are still black ones. There are still black ones, exactly.

[00:04:28] Green is probably when the snow is gone.

[00:04:31] That's why it was such a tragedy with the snow. But luckily, well, yeah, ski touring was somewhat possible. This year, only green slopes.

[00:04:42] Stay serious, Lucian. Okay, okay. This is a serious interview. Okay, so what was I trying to say? Well, actually, I think the main thing is, you just don't see the air. Exactly. I think with this assessment, can I fly now, or can Kriel Maurer still fly here, or Chris Geist, or someone else. I think for us, there's just no distinction. And that's somehow a bit difficult. So at the moment, with paragliding, it's just fly or don't fly, it seems to me. And people just don't think much about it. Hey, am I up to the conditions in the air? But I think they also just can't judge us, or judge us poorly, and then they risk it because of that.

[00:05:19] **Lucian Haas:** You said you were one of those. You used to be one of the people most likely to head back down. Where did that come from, or does it still come from there? I don't know if it's still like that today.

[00:05:30] **Chris Geist:** To be honest, I have to say, yeah, well, by now I've pushed my limits a bit. And actually, the naive pilots or bad pilots have helped me a bit. I always think to myself, okay, if that guy back there flies into the lee or something and doesn't give a damn, then I should be able to do it too. So I've actually pushed my limits a bit further. It wasn't like that before. I come from a time when you were really drilled. Hey, for example, you don't fly in a Föhn or during a thunderstorm or whatever. And we took that really seriously at the beginning. So that was really, we were much more defensive. I always loved pushing the limits of the glider and the gear, but never the limits of the weather. And of course, I've done it before. But I have to say, I was very defensive back then.

[00:06:16] I wasn't as focused on the weather as many people are today. I didn't give a damn about it at all. And yeah, I find it interesting just to see that development now.

[00:06:26] **Lucian Haas:** Were you maybe more defensive back then because you had less weather information? For example, in the past, you might have had a surface weather map, but nothing on high-altitude winds that you could quickly pull up on the internet. Or you had a rough GFS overview map, whatever it was. But you couldn't recognize somewhere that there's a valley and there might be a bit more wind than what you see today in these high-resolution maps, where you can sometimes already read the weather models relatively well.

[00:06:54] **Chris Geist:** Exactly, right. And that's the point. So in 1997, I got my A-license. And actually, back then there was only Teletext and, from the daily newspaper, the ISO flight map. And yeah, that was kind of the thing. So I think, in the past, we were just a bit too cautious, too naive, or we simply had less information. And now today, I think it's actually swinging a bit in the other direction. People rely extremely on apps and weather models. I mean, currently, you know it yourself, I'm in good contact with Bernie from Burner and I obviously also monitor XC Therm and so on. And the models are often, very often, quite accurate. Or you can see the Föhn trends, for example, and so on, much better of course. But they're never 100 percent accurate.

[00:07:39] Or I mean, now we have a new Icon CH1 or whatever it might be called, which is supposedly supposed to show valley wind patterns and also the overflow during Föhn events over passes and so on. But as I've already said, I've already heard again that it doesn't always fit or isn't always 100 percent safe, of course. And I think that's a bit of the crux of it. Nowadays, people might rely too much on the apps. I do too. I mean, I check it multiple times every day. But what I'm missing now is just a bit of what we had before—taking a look out the window or simply perceiving the surroundings a bit more.

[00:08:12] **Lucian Haas:** Yeah, models are always just models; they can only represent reality in a model-like way and sometimes they're just wrong. And even something like the Icon CH1, which calculates with a 1-kilometer grid and maybe captures the valley profiles a bit more, and thus can represent these valley winds that pass through them, how they're channeled, a bit better, or also capture some passes better where maybe a cold air mass sweeps from one side to the other—so that shallow föhn effect gets through. It won't be perfect. And it won't always work for everything. How would you do it from your perspective, or how do you do it? You're a flight instructor. How do you teach your flight students a) to use these apps, if you do that at all, and b) how do you teach them to be skeptical of these models, which they should actually always be, of course?

[00:09:01] Yes, that's a good question.

[00:09:02] **Chris Geist:** I have to be completely honest, in the beginner sector, I have a relatively large flight school now, so I don't do that much anymore, but I still join in every now and then. I really like presenting the Burner app, of

course, and all the others as well; I like showing them, but I always add, "Guys, this is just a rough guideline, okay? You can get a pretty good idea pretty quickly of whether you can fly or not, but it simply doesn't replace the decision on the mountain—whether I take off or not, whether I fly or not." So, I always tell them, "Hey guys, you obviously still have to learn how to assess the whole thing and so on." I'm also of the opinion that all of meteorology—well, meteorologists are always charlatans anyway, you know that. That's one of my favorite sayings, including myself.

[00:09:48] So we never know 100% for sure. Of course, we can always explain it perfectly afterwards, but the forecasts just don't fit very, very often. Right now, I'm just missing that bit of defensiveness, that caution. People really rely on apps or are often told at the launch site things like, "Yeah, the Föhn is still far away" or "There's a Föhn corridor over there, but I'm not flying there," and so on. I find some of the stuff you hear like that really borderline sometimes. Yeah, I was told once that if there's a Föhn, for example, you're just in the lee over a large area on the old north side. And I think a lot of people underestimate that. I think many female and male pilots—please correct me, you're basically the best meteorologist or expert by now—underestimate that.

[00:10:35] But it's simply a lee situation that we have. With south Föhn, we're on the old north side simply in the lee, and of course, of course, you can often still fly during Föhn—I do too. But I think this lee component is often underestimated a bit. I remember once, it wasn't that long after it appeared, I took off in the fog with a 10 km/h south wind. That was really it. It would be interesting to see that now with today's apps. Back then you didn't have all the information, but I took off, had a massive sink, 75% collapse, had to land in a forest clearing as an emergency landing, and there wasn't much wind there. And I think those are the kinds of situations that shape you somehow. Just like when you say, okay, I once experienced a Föhn breakthrough, exactly, or I just took off and just had a shitty air mass.

[00:11:22] That just makes you a bit more humble or cautious. And of course, many people lack that, but you just can't replace those kinds of experiences.

[00:11:29] **Lucian Haas:** How do you go about it when you want to assess a Föhn situation? Do I go flying or do I not? You probably have a gut feeling about it, but are there any specific indicators where you say, for you, these are real no-gos or something like that?

[00:11:45] **Chris Geist:** Well, sure. If I go flying in the Allgäu, for example, I have a flight mountain right behind my front door, which is a bit away from the higher mountains. Sometimes it just works out, and I'll go flying even in Föhn conditions, even if there's a bit more pressure difference or you can already see the lenticular clouds in the sky and so on. I have to say, that's tricky. It's really difficult because, for example, in the Allgäu, we often have Föhn conditions where you can fly great. And if you really don't go flying anymore whenever Föhn is forecast somewhere, you won't get into the air at all. It's actually crazy how many Föhn conditions are announced nowadays. I don't know, you'd know better. Have there actually become more Föhn conditions, or are the meteorologists or the weather models just more focused on Föhn? Because if you look at the DHV, at Schwanitz, it's almost Föhn-Föhn every day.

[00:12:33] And I think that also contributes a bit to the fact that many people just don't take it seriously anymore. And yeah, that's just how it is, it's a really difficult thing. So like you said, for me it's mostly just gut feeling, right? I go up to my mountains, then I see, okay, maybe the Lenthesen are already there or not, or I just see this clear air mass. I see that the Lenthesen are just a bit closer today. I'll take a quick look at the wind values on the wind gauges again, and then I can get a rougher picture. Of course, someone who is coming here for the first time and then flying here lacks that. So these are those experience values that ultimately decide whether I take off or not. And sure, it's also a bit about the air. Is it a warm air mass currently blowing into my face? Is it gusty as well?

[00:13:15] Yeah, exactly. It's just this sensitivity to nature. But you have to learn that, develop it, otherwise it won't work. Someone who hasn't been doing this for very long or simply doesn't have this understanding of the air mass yet will surely make a wrong decision, I'm sure of it. And I don't know exactly how to do it, really, other than being a bit more defensive and taking it in first, sitting around at the launch site for a bit, observing a little, then

[00:13:37] **Lucian Haas:** is there actually no recipe for learning that? That means learning actually means exposing yourself to the situations. Maybe not going to fly directly, but to go to the mountain to fly, at least, and experience what it's like there. That

[00:13:49] **Chris Geist:** I have the feeling that's actually becoming less and less common. I mean, we used to spend a lot of time on the mountain, just up there with a paraglider, but we really waited a long time, watched the birds, looked at the air mass, saw how it changed, and often took the cable car back down if we weren't sure. I think that's more of the exception today. Because

[00:14:08] **Lucian Haas:** Someone's already flying, then they say it's flying and you have to get out there. You know?

[00:14:12] **Chris Geist:** if you're Swabian, then of course it's also okay if the descent has to be paid for, that's just not happening.

[00:14:19] And relax. I'm allowed to say that because I have Swabian roots too, so exactly. But no, nothing against Swabians. But yeah, I think it used to be a bit more, that you were rather a bit more defensive, a bit more observant. Exactly, I discussed it with my girlfriend too. She comes from that time, started back then, and we were already a bit more cautious. But today, I think it's also a bit because of social media, and everything looks somehow easy and yeah, Föhn flights get posted and difficult ones too. So I don't want to demonize it in a judgmental way, but I think many would be better off if they just didn't fly every now and then when there really is Föhn. But yeah, risk assessment,

[00:15:04] That brings us to the topic.

[00:15:05] **Lucian Haas:** But if a student pilot comes to you now and says, hey Chris, how can I build up weather knowledge as quickly as possible? What do you tell them?

[00:15:15] Yeah,

[00:15:16] **Chris Geist:** You learn to fly by flying, right? Another one of those stupid flight instructor sayings, but there's obviously something to it. And, I mean, I think you can pull out a hell of a lot of information really quickly with these apps and weather models. For the flight areas, the weather, wind speeds, and so on. That's already cool. So you can make really fast progress there and get good, and get good quickly. But you just have to take your time a bit. I mean, you can't go from one day to the next and say, I can suddenly do everything. And I think some people lack the understanding that—and we're going there again, I mean, we don't have to open Pandora's box here, but regarding the training of German pilots and so on, with the *Arschein*, what it means, what it doesn't mean. What really got to me last year was that a student, of course, had an accident; he wasn't even old yet,

[00:16:02] had their training with us about a year and a half ago or something, and they were again on the edge of the fog while flying, in the wrong weather, let's say, at the wrong time of day, yeah, and maybe also the wrong season. Whatever. But it hurts me, somehow, because we actually always tell our students, hey guys, at the beginning please do 40 flights, that's not the end of the event, but it's the beginning of a long series. By now it's 55 or more, it depends on the altitude. But I find it a bit naive sometimes for people to think, okay, they're just doing the training, the *Arschein* training, and then they can suddenly fly thermals in the spring on the edge of the fog.

[00:16:37] I think the message just didn't quite land somewhere. And I don't think that's the flight schools' fault. We do try to convey that, but I think that whole thing about assessing and weighing the risks has just kind of gotten lost somewhere.

[00:16:49] **Lucian Haas:** Well, you've been running a flight school for almost 20 years now. You must know better than I do. You said earlier you probably started in 2008. Probably, exactly. The last archaeological finds in your... Right.

[00:17:08] It said on Xing that it was 2008. It was

[00:17:12] **Chris Geist:** 2008, I think, yes. Then we say

[00:17:14] **Lucian Haas:** ...at least 20 years. So, we're getting close. But has the attitude of the people coming to you as flight students changed during that time? I mean, are they different today? Are they perhaps more risk-tolerant than they used to be?

[00:17:32] **Chris Geist:** Yeah, well, it's different. I don't want to generalize, but of course it's true that, yeah, I really think it has something to do with social media and all that stuff. They're just more risk-tolerant, yeah, I guess. Although

it's hard to say, the audience has definitely changed. I mean, back then it was more like outdoor athletes, climbers who came who already had a bit of a basic understanding of nature or had simply spent a lot of time outside, whereas nowadays...

[00:18:00] **Lucian Haas:** And as climbers, they probably have a different relationship with risk, because you always know you can fall, you have to secure yourself, check what the rock is like, and so on. And then you also decide, today I'm not getting in at all because it's too slick, because it's too damp, or whatever.

[00:18:14] **Chris Geist:** always. Exactly. Right, exactly. So there was this weather thing, I've often noticed that they were just a bit more cautious by default. And I liked that. It was just good. They weren't automatically more talented, the climbers, no question, they didn't do it better than the others now. But exactly, so this weather component was already sort of in their heads, like okay, if he says, somehow it doesn't work, then they often accepted that. And that, that has already changed. And sure, many were of course already out there being a bit sporty. A certain level of athleticism isn't a disadvantage at least at the beginning now when you're learning paragliding, if you're going up the practice slope or if you don't get clumsy and so on. And that has already changed. So many people actually—now I'll put it bluntly—come from the big city, from the metropolitan office, have never been outside before and now suddenly want to go paragliding and think, okay, you can just book paragliding and don't have to learn it.

[00:19:03] And that, yeah, that has changed. But it's obviously a phenomenon that goes through the whole scene, of course. So that many people are coming now who simply lack a basic understanding of nature and the outdoors, and of course, the weather.

[00:19:17] **Lucian Haas:** Have you or have you guys sort of adjusted the way you teach paragliding because of that? I mean, do you do it differently today? Do you do different exercises or show people the air, the nature, the birds, whatever they've never seen in the city—like how a jackdaw can somehow do loops and stuff—and say, hey, look at that.

[00:19:36] **Chris Geist:** Exactly. We do that a lot. And then we just sit there and look and observe. And I think that's totally important. And lately, I see the job of the flight instructors more as saying, okay, you're bringing people back to nature a bit more, which is how you actually teach paragliding. So, those who accept that are mega happy and it just leaves such beautiful footprints, if I may say so. Or they don't stop listening. You can address a few and they will never understand it, 100 percent. But I think the key is buried a bit in just going back to nature a little bit. And getting back to observing. And then it also becomes about paragliding. I always say, paragliding is 80 percent feeling and 20 percent technique. And it really is a bit like that.

[00:20:19] **Lucian Haas:** You could do a hike-and-fly course where you basically have to hike up, no matter where. Yeah, that would

[00:20:25] **Chris Geist:** change a lot, I think. If you earn your way up the mountain a bit, that's something. You know that yourself, and so do I. So, nowadays I do almost exclusively Hike-and-Fly, or Hike-to-Fly as it's called now. When you go on a route or something, I just find it the coolest. And exactly, you can observe the little flowers and birds and it's

[00:20:44] **Lucian Haas:** just a bit closer to nature again. From this, I'd say, more urban audience you have today or something, you also notice that these people, who might also quit again later because they just did it as a sort of one-off event, they do it for a year or two, or maybe not, but they go on a flight trip, say, I've done that too. I was once in Algodonales or whatever. And then they realize, I don't have the time for that at all. And then they quit again.

[00:21:12] **Chris Geist:** Exactly. Yes, that's often actually the case. I don't know how many people quit now—not quit, I think the DRV has good statistics on that, I haven't been following them closely, but it's true. Yes, so many people only realize what's really behind it during or after the training. And let's be honest, if you live in a big city now, have a family, a job that takes up your time, and maybe another hobby, then it's really difficult to actually take the time for paragliding. And you just have to make that time, otherwise you can't do any good. You have to become a good paraglider. We know that. And yes, I do think that you can do paragliding in a safe framework, with flight trips, SIV training—so advanced training—but then of course, you have to pay for it and you have to stay with the flight school for a bit. And then I think, that's doable.

[00:21:57] So, you can make it relatively safe, even with little airtime, if you maybe participate in some of the advanced training and don't learn the hard way, like the young guys have to do who don't have any money, who

[00:22:08] **Lucian Haas:** not

[00:22:08] **Chris Geist:** feel. You just have to try a lot of things, but that's obviously no longer an option for the parents' semesters. And then you have to invest money in further training and stay with the flight school. Then it works. You basically do the same thing with diving and other sports. You can do that within a reasonably safe framework. But of course, you'll never become an independent, self-sufficient pilot then. That's clear. So you have to invest a lot of time into that.

[00:22:30] **Lucian Haas:** Learning through pain. How much pain did you have during your learning phase? I told you...

[00:22:35] **Chris Geist:** Yes, I did. So, I actually have never had a paraglider accident in that sense. Of course, I've needed rescuers during testing and while flying in the mountains, but not as much as today's generation, though they obviously go a step harder, I think. But I've never been injured. Hopefully, that won't happen anymore. But yeah, and I haven't had a tree landing either. I'd actually have to try that out again. Maybe I just have to fly into one sometime.

[00:22:58] **Lucian Haas:** Trees are your friends, and you should only have friends. So, get in there.

[00:23:03] **Chris Geist:** My forestry studies, that would definitely help me there. Yeah, I'd manage. I'd somehow calm down. Or I'd quickly call my colleagues. You said you got your license at 97. Yeah. I

[00:23:13] **Lucian Haas:** but

[00:23:13] **Chris Geist:** I also read it. I saw it once.

[00:23:14] **Lucian Haas:** I really didn't know that before. It says '97 here. But as far as I know, you have a mother like everyone else, but a mother who also did paragliding and was supposedly one of the pioneers. I read that. Yes. Tell us about your mother. How did she get into paragliding? Hello Mom, if you're listening to the podcast. And how did you experience that back then? Yes,

[00:23:36] **Chris Geist:** Actually. That was really influential, I have to say. I know you know my past and all that, it was yesterday, but I think it was around '85, '86, I think she started then. His name was Peter Rieger back then. Swabian Alb, I think, somehow. He was one of the first flight schools, I think, too. It really shaped me, paragliding, in hindsight. So that was '86, as I said. And she always took me along on all the trips they made. And actually, I also watched someone crash and die back then. Yeah, how old I was then, I don't even know anymore, no idea, around twelve or something. The story already shaped me. So

[00:24:13] **Lucian Haas:** Is that perhaps not the source, but the basis of your safety mindset? That you saw, with your childhood impression, wow, someone can get wiped out like that and I don't want that.

[00:24:25] **Chris Geist:** I've always been into aviation—as I said, I went paragliding for the first time at twelve with my mom. But it didn't really interest me that much for a long time. During puberty, you have other things that are important. But of course, my dad also crashed a plane, flew into a mountain, Kitzkesch in Switzerland. I was there, I think I was seven, seven, eight, I don't know. Oh wow. Yeah, and so aviation is just present in my family. And yeah, that's maybe also why safety is somewhat important to me. It has no commercial reasons, as I told you before, it's just something that occupies me and I also want it to be, that you can do it reasonably safely, yeah.

[00:25:02] **Lucian Haas:** Before you became a flight instructor, you mentioned earlier that you also studied forestry? Yes. Why that, if you were already so into, probably, aviation? Ah, that, yeah, no,

[00:25:15] **Chris Geist:** So it really grabbed me. I only started with flying around 18, 19. At the beginning, it maybe wasn't as extreme as it gripped me. That actually happened during my studies too. And forestry was my second big passion, I have to say. So I could have imagined continuing that if this damn flying hadn't come along. Yeah. And, well, my grandpa was a forester, my uncle. So it comes from there a bit. And, yeah, so that, I could have imagined continuing that. It was a cool thing. But paragliding was so powerful and so, so, it shaped me so much, that I had to—I finished my

studies, I didn't work in forestry anymore, I did my internships of course and everything, but then I just slipped straight into the paragliding scene.

[00:26:04] But I don't regret it. Honestly, yeah, I really don't regret anything. Everything worked out fine. My family—I come from a family of academics and all that. My brothers, Heidisch is a dentist, Andrisch is a physicist, they're all doctors and such; they were obviously throwing their hands up in the air and saying, "You're going to be a flight instructor?" And, of course, that wasn't exactly sexy for the family at the beginning. Are you the youngest? But they've come around. Please? Are you the youngest? Yes, I'm the youngest. The baby of the family. Yeah, exactly.

[00:26:34] And I just did my thing with being a flight instructor. And only when it started going well, even then, did they really accept it. And I think they actually envy me a little bit now and then for the freedom I have. Of course, because of that too, and the independence. Do they fly too? Oh yeah, that's next year. Exactly, they fly too. One of them finally got his license. He started with Mom, around '86, and now he finally has the license. Exactly. And the other one already had his license. And they're starting again now. So the three Geist brothers can take off in full again soon. That

[00:27:11] **Lucian Haas:** the big ghost trio. Exactly. But then you have to explain the meteorology to him again or something. Or is the physicist more knowledgeable and can explain everything that's going on in the atmosphere? Ah,

[00:27:24] **Chris Geist:** Lucian, yeah, I don't know if you have siblings and all that, but I'm the baby of the family, the little brother. So they definitely don't take anything from me. I just send them to our flight instructors. And with my son, I haven't completely given up yet. He still listens to me, but my older brothers don't listen to me anymore. They actually still make noise through pain. They push through it.

[00:27:46] **Lucian Haas:** Noise through pain. Well, you do SIV training too. Do you think your brothers would come to you for SIV training? Oh, one of them did, yeah, Wolfi. With you on the mic, sort of?

[00:27:56] **Chris Geist:** No, luckily not. I don't know if

[00:27:59] **Lucian Haas:** he it

[00:27:59] **Chris Geist:** wants to try it out because he doesn't die. Probably a thousand deaths because he doesn't listen to me. No, those were actually my safety instructors and it must have been spectacularly funny. But I don't think I'll put myself through that anymore. I'm happy to give tips. But it's actually just like with the other pilots. I always say, I don't have to save everyone anymore. Of course, I don't know everything either, but I'm happy to pass on my knowledge to those who want to listen. And the others just have to try it out themselves. The

[00:28:26] **Lucian Haas:** have to feel. Speaking of which, you just said they die a thousand deaths as safety trainers. Do people actually die a thousand deaths down there? I mean, I do...

[00:28:35] **Chris Geist:** ...that with the SIV training for a day or two now. I mean, I'm relatively... well, of course, when I start the season again—it's starting again soon at Lake Garda—I'm already excited when the first pilot comes out. And I'm tense until I realize again, okay, I'm getting into my flow and I know, okay, I can just manage and handle all of this again. And I also think I've just seen a damn lot. That just gives me a certain composure and calmness. I think I've already seen the most spectacular maneuvers. Nothing has actually surprised me in the last few years. And because of that, I've actually become calm, or calmer, even on the radio. And I hope the students notice that too, and can then convey even more through it.

[00:29:22] Since I don't do all the training sessions alone anymore—we have a good team of safety instructors now—I have a totally great spirit again. So that's just a wing, a lot to convey. I think if you do a huge amount of training or work very, very hard as a flight instructor, you eventually burn out somewhere, you just end up in some kind of rut. And I don't actually have that right now. I have the luxury of having a large team and can now pick out the best bits a bit, doing as many training sessions as I want, as I see fit for myself. And I'm also trying to convey ultra much again

[00:29:52] **Lucian Haas:** to convey to the people. We were just talking about the shift in spirit among the flight students and so on, over the years, regarding the approach. For the people who come to your SIV training today, has that also changed over the years? Like, do you go in as a fresh A-license student today and say, I want to tear everything down

and I want to fly straight into the saddle, or someone else? So this ambition, you mentioned social media, everything has to look great. They all have their GoPros on their helmets right away and of course it has to be cool, how you somehow

[00:30:24] **Chris Geist:** spiral down. They come in immediately, so really the young ones and so on, or yes, the parents too; they come in immediately and then they've done it brutally. They have

[00:30:30] **Lucian Haas:** the whole

[00:30:30] **Chris Geist:** ...performance to think about. They have to do the full style now, and it's already become pretty intense. I'd say it's increased a bit too. They don't take the time, they just want to go, bam, hey, I have to test everything out here now. And yeah, I can relate to that. I mean, I think it's kind of cool when they approach it with an open mind and do it that way. But it's changed brutally. Most of them aren't like that anymore—I mean, we're always talking about the editing, right? Most of them are already taking a higher, yeah, they're taking a higher risk there.

[00:31:02] **Lucian Haas:** Is that sort of the "GoPro-ification" of things, in a way? You can see it on YouTube. GoPro-ification,

[00:31:07] **Chris Geist:** yeah. That

[00:31:07] **Lucian Haas:** someone else landed like that, I want to land like that too, otherwise I'm not cool enough,

[00:31:12] **Chris Geist:** or what? Yeah, the more spectacular, the better. Cool, look at how I landed there and didn't even need the rescue. Yeah, yeah, they're out there, they're out there going crazy at times and they want to really let it rip. But of course, there's also the other side, the ones who are really ultra-defensive. And, well, that's the great mix, isn't it? At Lake Garda, everyone just comes together. You've got the Akku pro, who's just trying to learn his Helis or Rhythmics or even Infinite, mixed with someone who doesn't even dare to put their ears on over Lake Garda. And I find that really exciting during SIV training too, looking after these people individually. We always adapt the program to the pilot, or the pilot. And I think that's also the exciting thing about our job. The topic of being an educator. Unfortunately, we aren't trained for that, not at all, actually.

[00:31:59] Well, that's always been the case. There are nervous breakdowns and people start crying. And of course, a lot of emotions come up. You see it really extremely often in SIV training because it puts people under so much pressure. It's exciting. I mean, it really is exciting. But I often tell my trainers and myself, people often arrive with a huge bundle of stuff. Sometimes from their private lives, which has nothing to do with paragliding. And in these extreme situations, I think that just comes out sometimes. But as a flight instructor and SIV trainer, you also have to be able to say, hey, there are problems there sometimes. That's not my department. We aren't trained for that. You just have to say, okay, we are trainers and we actually want to teach paragliding.

[00:32:44] **Lucian Haas:** When over-motivated people come along who really want to tear everything down and stuff like that, how do you reel them in?

[00:32:51] **Chris Geist:** I usually rein them in myself. I mean, every trainer has their own concept. But I am that kind of trainer. I like to push people, of course. So, if someone is really determined, I'll push you over the

[00:33:01] **Lucian Haas:** ...limit, and then you'll get it right. Exactly.

[00:33:03] **Chris Geist:** Yeah, well, as long as it stays safe. I do watch them, of course. I know pretty well by now what each person can handle. Whether you believe it or not, many people don't believe me, but I actually think I have a very good sense of people. I just have to look at some people and know, okay, I have to grab this one like this, and this one like that, and I have to handle this one like this to keep him happy, and this one like that. And I think that's a skill that's very hard to teach. You either have it or you don't. And that also makes you a good trainer, if you know how you have to approach your counterpart. And I'll take them dirty if they want it. But I can also be really defensive if I notice, okay, this one is ultra-cautious. And they brake themselves, as I said, as well. I just let them do what they often want. And then they realize for themselves, okay, that actually doesn't work. Now I really have to listen to the trainer. And now we'll just build it up more logically. That's my approach.

[00:33:49] **Lucian Haas:** Is there a really logical way to approach SIV training? I mean, which maneuvers should follow which?

[00:33:57] **Chris Geist:** Yes, so what do you mean by focal points? You know yourself, paragliding depends on the weather, right? And of course, we'd love to structure the whole training logically if I always knew for sure that we'd have exactly these five or six days of perfect flying conditions. Then it's obviously possible; you can structure it logically very well. But if you now know, okay, two days are already out because the weather is crap, then you have to replan accordingly. And that's also one of the big challenges as a flight instructor—that you say, okay, we always want to adapt the whole thing to the weather and the audience. I actually think the big focal points at the beginning are, of course, collapses. And by that, I really mean major collapses, so also full-acceleration collapses, reacting to those, because that's a pure reflex; you have to train that. You have to train catching the glider, you have to learn the reactions. And of course, all the stall stuff.

[00:34:42] And the third point is the landing maneuvers. And where you set your priorities during the first training, I think everyone actually has to decide that for themselves a bit. You can test everything out, but of course, it might be that by the end of the training you can't do anything, nothing, 100 percent. But yeah, there is definitely a logical structure. Exactly, stalls and collapses, that's naturally the main topic overall, I think. And it sometimes hurts me so much when I look at these accident analyses—I mean, I'm in close contact with the DHV, I've worked with them a bit and so on. And when you look at the uninjured parts, it's really sad sometimes that people might still be alive or wouldn't be seriously injured if they had simply caught the collapse or had the stall a bit earlier. Yeah.

[00:35:25] **Lucian Haas:** Is there, this is also very much thinking in terms of averages, but is there something like a basic skill that you keep discovering where you say, the pilots are actually lacking that?

[00:35:38] **Chris Geist:** Yeah, the speed, the reflexes, just... it really happens super fast sometimes. And that's where we're back at the topic of SIV training. That's where you just learn, I mean, that's the thing, right? I don't know how many times I can say this here, but at Arschlein you learn, oh boy, man, relax, there's the flight instructor coming,

[00:35:55] there

[00:35:55] **Lucian Haas:** I don't have to do anything.

[00:35:55] **Chris Geist:** tralala, relax here, birds here, there, blah blah blah. Yeah, that's all cool. That's true too. At the beginning, of course, you just have to slow people down a bit. But they also say, don't push it

[00:36:03] **Lucian Haas:** so on the lines and other ways

[00:36:04] **Chris Geist:** What. Exactly. Now relax, take it easy, yeah. And that's, of course, absolutely correct at the level, yeah. But during SIV training, it's just Bam. Every second counts there. And if Bam already nods forward, then you have to catch Bam for a moment. And that, that's what overwhelms people. That's simply the issue. And you have to learn that. You can't, you can't say, I can somehow manage that, I'll get it done. No, those are reflexes that you simply have to learn. Just like riding a bike and, and other things too, yeah. It has to be fast.

[00:36:32] **Lucian Haas:** Do you work with simulators?

[00:36:35] **Chris Geist:** Uh, you're opening up a whole can of worms there. Yeah, exactly. I like cans. So we actually, we actually jumped straight into this experience, history with the simulators at the flight school. We immediately bought 16 simulators for the flight school. Also from Gardasee. We have a few more down there. We have a set of, of enough simulators. I don't want to completely curse it and, and judge it. It does help some people. But of course, we haven't just started working with simulators recently, we've already done complete SIV training where we all sat in the simulators. And then did that. My experience is, yeah, for most it doesn't actually bring that much. So they fly out, we show it to them beforehand in the simulator, here the hands, there the hands. And then they fly out,

[00:37:21] 1,700 meters, Lake Garda, poof, everything's gone. And, well, I haven't seen a huge difference yet. I actually believe that it does help some people, in any case. Maybe in the beginner study even a bit more, with steering postures, like, how, what. During the SIV training, I tried everything. We once left out the theory completely, and it made almost

no difference. We trained with simulators beforehand, then went into the air; it helped some people, but for others, it did nothing at all. I wouldn't say what's good or bad here. But I would never say that you have to have sat in a simulator beforehand so that you can do it out there. I believe you learn to fly by flying, of course.

[00:38:01] **Lucian Haas:** Now add one more thing on top: a simulator with 3D glasses or something, where you actually get a flight simulated for you. Have you ever tried something like that?

[00:38:10] **Chris Geist:** No, but I don't want to demonize it. There are certainly people who have to make a living from it or do it. I'm not a simulator fan, you might have already gathered that. It might just be helpful for some people, but people don't fly that much anyway, do they? They're already so rarely in the air, and now they have to spend time sitting in a simulator too. Sure, commercial aviation says otherwise, right? I mean, everyone sits in a simulator there to maintain routine. But I also believe that a 747 is simply more predictable, right? You say, okay, there's this much thrust, then the plane does this and that. That doesn't work with our hang gliding. A lot of feeling is just involved there. So 80% feeling, 20% technique—that's not just a saying, I believe that's how it is. And hang gliders react differently depending on the air mass. I mean, those are just pieces of cloth we have over our heads, right? And they react differently in different air masses.

[00:38:57] And that's why I believe you have to train your intuition and your senses; I mean, the simulator will certainly give you something, but it's not the ultimate learning tool right now.

[00:39:08] **Lucian Haas:** Keyword, another keyword, I don't know if that's a thing for you too, mental training.

[00:39:14] Oh, totally. Do you do something like that with your, like, so that you,

[00:39:17] **Chris Geist:** Yeah, I'm working on that. It's completely new territory for me. My girlfriend Erika is helping me with it. Exactly. We're always laughing about it. I mean, of course, that's one point. It's very clear. And I've been trying for decades to just incorporate that somewhere. But of course, there are also completely different types, right? One person says, "Wow, hey, I'm not paying anything for mental training. I want to go full-on action and just switch off." And then you have the people who really relate to it and just say, "Hey, that's awesome."

[00:39:48] that's, that's clear to me. And I also think it's super useful to incorporate it somewhere. I'll also try to include that a bit in the future for the people who actually want it. We already tried that back then with the Yvonne Date, for God's sake, when she was just starting to go in that direction, and also with a few other mental coaches. Yeah, a very, very difficult topic. But it's part of it. I mean, anyone who does paragliding knows that fear and the feeling of happiness in paragliding are super close together.

[00:40:18] and other approaches, I'll mention that for the topic,

[00:40:22] **Lucian Haas:** difficult, but important. Yes, sometimes I get the impression that for some people, at least when flying, fear is an essential part of the feeling of happiness. So, they only feel happy upon landing if they've had a decent amount of fear beforehand, more or less.

[00:40:36] **Chris Geist:** At least from the way you describe it. The size of the balls grows exponentially in relation to the proximity to the landing field. So, sometimes I'd be interested in the image up there—I'd find it super exciting to actually see it during paragliding, directly from the instructor and the pilot, so everyone can see why we're freaking out, have huge eyes, or whatever. I find that super exciting. But paragliding really is such a fun, fun sport. And yes, of course, what gets chatted about later at the landing field and how people feel in the air often have nothing to do with each other. But where you're going with that, I think that's actually the difficult part to judge, even now for the beginners.

[00:41:18] It's just a little dot, eight kilometers away, a red dot eight kilometers away. You don't know if that's Karl Uwe from Kastel-Brauxel, who's been trying to land for an hour and is freaking out, in plain German. Or if it's Kriegel, who's currently out in the X-apps. And learning to assess that—you can already see that with the pedestrian. Yeah, look, there's a paraglider up there, but you don't know exactly what's really going on in there right now, or what he's doing up there to keep the paraglider open at all, or whatever. Super, super difficult, right? It only really became clear to me a few years ago, actually, that people can't judge at all whether the person up there is having fun or fighting for survival. How do

you even...

[00:41:55] **Lucian Haas:** to your students? I tell them exactly that. That you can't tell. So if you see someone up there, it could be Kriegel surfing the Föhn wave, or it could be some random person stuck in the Föhn rotor who doesn't know how to get down.

[00:42:08] **Chris Geist:** I actually tell them exactly that. And they accept it too. They get it. And then it clicks for one or another. And I think it's cool to see. They start thinking about it more. Yeah, it helps. It definitely helps. And I think sometimes it's just a few very simple recipes. I mean, we're all relatively straightforward. Personally. Especially when it comes to paragliding. I just try to give people simple recipes. They usually remember them, and I try not to make it too complex. Of course, it's often more complex than people say. But I think exaggerating a bit or simplifying a bit sometimes just helps people.

[00:42:47] **Lucian Haas:** that it stays in their heads. In the 20 years, almost 20 years, that you've been running a flight school and doing SIV training and stuff like that. Not only have the people changed a bit, as we've already discussed, but also the material they use. The paragliders have also evolved over the years. From the perspective of a safety-oriented person like you, let's say. Yes. On the positive side? This development? Yes, that's also a

[00:43:13] **Chris Geist:** very broad topic. Again

[00:43:15] **Lucian Haas:** a can of worms. Haha. Another can of worms, exactly.

[00:43:17] **Chris Geist:** But an exciting one, of course. And yeah, you know, I also worked for paraglider manufacturers in the past, at Airwave, at Swing. I worked as a test pilot for two certification bodies, and that was an exciting time. I'm mega grateful for that. I actually managed to build up a bit of a reputation for myself there too, but I also learned an insane amount. I'm so grateful for the time I spent with the manufacturers and at the test centers, that I was able to experience that and simply learned a lot about paragliders. I even trimmed a freestyle glider once that sold well, and that was a great time. Because of that, I think I have a pretty good overview of what has happened over the last few decades. Man, I think you have to distinguish a bit. We can gladly talk about the two-liner topic later. But I think a lot has happened in the A-segment, a lot of it for the better.

[00:44:05] I can remember, the first A-gliders were sometimes dangerous, you really have to say that. It sounds paradoxical now, especially regarding the stall stories. I mean, I had to interview Tony Bender once or something, and he always said, "Wow, hey, I'm not flying like an idiot, I'm not going to kill myself." That's still in his head. The gliders have actually, I believe, changed for the better in that regard, especially the stall stories and so on. I know gliders from back then that, if you steered them out wrong during a stall, went straight into a super stall to infinite. They went all the way down under the pilot's seat. If he was still a bit on the brake, made a good profile, they would just go completely through. I saw a video of a 1 to 2er Falcon, from a colleague of mine, that just went straight through perfectly. I haven't seen that in the last few decades.

[00:44:52] Gliders have already developed brutally, especially in the lower classes; they offer incredible performance with good safety, and you rarely see complete outliers anymore—they still exist, but you see them less often than before. There were gliders back then that were really... I always genuinely wondered how they even passed certification. And some of them were actually really dangerous.

[00:45:12] **Lucian Haas:** That means, at least when people come with A-gliders, can you be more relaxed as a safety trainer today than you were before?

[00:45:18] **Chris Geist:** Yes, on average of course. I mean, I do say there are still a few exceptions—I'm not naming any specific gliders or brands here, of course—but there are still exceptions, but on average it has gotten better. Yes, more comes, more comes beforehand. In the higher classes, I see that very critically. I mean, personally, I've actually said I'm only starting cross-country flying at 60. I come from the flight technique and acro stuff. Yes, but cross-country flying is also a lot of fun for me and I actually only fly two-liners now too, because I just enjoy them so much. But I'm also very clearly of the opinion, and that's why I think it's good that a few manufacturers are going back to the old-school way right now, just like Advanced, for example, in Sigma, DLS, just making a two-and-a-half-liner again or a three-liner,

call it whatever you want.

[00:46:07] we find that in that class you don't actually need it at all and can be safer or more relaxed, maybe just handle the storm with it. The fact is, we're actually only getting requests for two-liners in the C-class now. So that's pretty crazy, because everyone thinks it's cool and it's a bit like with single skins too, or you have to have one, or to just make a bit of a scene at the launch site or whatever you want to call it, like "I'm flying a two-liner now," but they definitely don't need it, not everyone in the C-class.

[00:46:39] **Lucian Haas:** When you see the pilots who come to your SIV training with two-liners, give me a rough percentage estimate of how many of them would actually need such a glider because they really fly in a performance-oriented way?

[00:46:52] **Chris Geist:** Maybe 1 out of 10, if at all, I'd say. Two-liners only actually reach their full potential if you're just going full throttle one after another, or at least flying every passage at full throttle, and otherwise it's actually nonsense. Or I mean, the pilots—I've actually put a lot of thought into that, because there were a few here in our scene who were safety trainers or so-called two-liner experts, or whatever. A two-liner isn't a big secret; of course, the profiles are different and they fly a bit differently, but there's no big secret behind it. And I've exchanged views with all the test pilots and safety trainers we have good contact with. You just have to adjust the maneuvers a bit. Sure. The topic of fold lines.

[00:47:37] Huge topic. I always tell, for example, to two-liner pilots who come for SIV training: please bring a two-and-a-half-liner or a three-liner with you so we can simply simulate the folding lines. Nobody can install folding lines anyway, they don't do it, so they just come with the gliders. I can't do that during SIV training, it costs too much time and so on. That's a huge topic, clearly, the two-liner. But I think many people aren't even clear that they don't actually need it. I mean, there's a handful of pilots, as I said, who really fly the two-liners to their limits.

[00:48:09] And once you've simply learned how to handle the B-handles, you can fly more efficiently. Definitely. It's a great flying feeling that you'll never get with a two-and-a-half-liner. Even though simulating it often works well all the way down to the B-class, sometimes even in the A-class, you can buffer the turbulence a bit with the rear risers. But you have to learn it. So, what I've actually seen is that most people who fly two-liners can't handle the B-handles at all. I mean, they put their hands on them, but they don't dare to pull them. Exactly the same as with the brakes for beginners. They're often just not used. And that's one of the major focuses of my training: teaching people how far they can pull the B-handles. For example, I also have Sloths pull with the B-handles.

[00:48:55] I have them catch French Pitches or some other launch-type wings with the B-lines so they learn how to handle them. Because that's actually the key with two-liners. And exactly. In my training program, I've tried out a lot of things myself. Someone who almost crashed once needed the wheels. When I was trying out some fun things with two-liners and thinking about what's important for the end customer afterwards with two-liners.

[00:49:22] **Lucian Haas:** In training, there's the A-license and the B-license. Would you wish for something like a two-liner license? A two-liner license? Yes, where you, for example, first have to show with a two-and-a-half line B glider or something else that you can really handle the B-handles, so to speak, and can say, I can fly the most important flight maneuvers over B. And then you can also switch to the two-liner, for example.

[00:49:45] **Chris Geist:** That would be interesting. But we both know that there have simply been an insane amount of developments in the scene itself over the last few decades. And I don't think a license is probably the solution to that. I think just well-trained safety instructors who can simply address the public now would already be helpful. I mean, the gliders are very stable, fortunately, that has to be said clearly. Even here. Yes, they really don't do anything for a long time. It's already become really cool, that has to be said clearly. But they... well, many people can still be deceived, of course. I mean, the gliders can get nasty. You see that again and again. YouTube videos or in practice outside, or if someone comes along with a fold-in or whatever. Those are still weapons being flown there. But they have become enormously collapse-resistant, enormously stable.

[00:50:29] A blessing and a curse, I'd say. I don't think a license would help much now, either. I think that's nonsense. I believe it'll sort itself out automatically again. So as I said, the good or renowned manufacturers are now at a point

where they say, "Look, we're definitely making a three-liner C or a two-and-a-half-line C, and for whoever needs it for marketing or whatever, we'll do a two-liner version again or something." I think that's already good. Then you can choose. It's back to the pilot's own responsibility then, to somehow say, "Okay, do I need this? Am I pushing those last km/h or do I absolutely have to handle it? Or can I just fly normally?" I used to do that too.

[00:51:07] **Lucian Haas:** If you could decide, if you were some kind of supreme guru and could say, I can turn back time, even if you rarely go back or look back into history. But if you could decide right now, I'm turning the wheel back and we're taking the folding lines out of the C-class again. You wouldn't allow that. Would you choose to say, no, it was actually a wrong development, really allowing the two-liner in the C-class, that they're becoming too widespread with it? And what would the solution be then, that there are no two-liners? There would only be three-liners in the C-class because the folding lines are not permitted.

[00:51:48] Oh, that's a mean question.

[00:51:50] **Chris Geist:** So, I love two-liners myself for my own flying. But we also know, of course, that the fold lines can sometimes make the glider look a bit more docile. Actually, how it really works out or can be in real life, because the fold lines can, of course, be attached differently by the manufacturers and so on. So it was

[00:52:11] **Lucian Haas:** a difficult question. I mean, there are still END two-liners. And even if they flew like today's C two-liners, there's still... for some people, there's a mental barrier. I don't want to fly an END glider, but a C glider, yes. And then they would say, then I'll just stick with a three-liner. And that step, the mental step, of feeling ready for a two-liner would be significantly larger, because you simply say, then I want to fly an END glider already. So they do exist, but...

[00:52:39] **Chris Geist:** Now I've understood your question correctly, what you're trying to get at. There are actually still people who take the classes seriously. Yes, yes. In my head, that doesn't exist anymore. It's kind of disappeared for me over the last few years. There are no classes. There are...

[00:52:54] Chris Geist, the class-free flight instructor.

[00:52:58] Don't screw with me, damn it. No, actually, for me... You know, as a test pilot, I've sat on committees and all that. So for me, this whole A, B, C, D thing has always fallen by the wayside. I don't actually rely on it anymore. For example, at our flight school, I only sell gliders that I've personally tested. Including full-acceleration collapses, stalls, and all that stuff, because I don't take it... I'm sorry to say it like this, but I don't take it seriously anymore. And in the C and D classes, not at all. From my point of view, it doesn't matter whether it says C or D. And yes, in that sense, it would be absolutely more sensible. It might actually deter one or two people if there was just a D on everything instead of a C.

[00:53:43] That lowers the threshold for switching, doesn't it? Do I get that right? Yes. Then it would be good to actually abolish them again. And we can see now that with the latest ones, it was only a matter of time until the first B two-liners come out. It's very difficult. So yes, it just keeps getting harder to simulate the whole thing, to simulate the collapse and to show what the glider actually does afterwards. Until then, maybe more of that will be found out during the SIV training. And you can see that then. It was always like that, by the way, that the test pilots would often call me or something and ask, "Hey Chris, how is our glider doing in the SIV training?" Because there are no better test pilots than someone who has no clue. So the test pilots can always make the gliders look good or bad. I might have done that back then, unconsciously or maybe even consciously.

[00:54:28] No, I didn't do it intentionally, but you can't really mess up as badly as someone who's never done it before. And that's why I think SIV training often shows how good or bad a glider is afterwards. If you can't simulate it anymore, it's just difficult. So, the thing with the four-liners and the two-liners gives me a bit of a stomach ache, because you actually can't properly represent the true face of the collapse anymore.

[00:54:53] **Lucian Haas:** Do you experience in your training, from your observations of these C-gliders—even if you're not training collapses or anything like that—do you see things where you say, hey, a C-two-liner is simply riskier than a C-three-liner?

[00:55:12] No, actually

[00:55:12] **Chris Geist:** Exactly. Or more demanding, at least? You actually see that less. I mean, sure, stalls do get a bit more demanding at times, but not necessarily. I know many C three-liners that are more demanding than stalls, but per se, maybe a bit more demanding in the stall stories. With C three-liners, you can still simulate the collapse. That sometimes distorts the overall impression a bit, but per se, I don't think you can make a blanket statement. Precisely because you can no longer include the collapse, how honest and how aggressive the glider really is when it just collapses over a large area. What I often actually lack, even with two-liner pilots—but it's always been like that—is that people get a bit overwhelmed just by the scene, or they say, hey, I have to fly the C two-liner or D now, but actually still belong in the B-class or

[00:55:59] That's been the case for decades; it hasn't changed. It's actually always been the same—people often get overwhelmed and, even after some safety training, they'll say, "That's a bit too intense for me, I'd rather take one step back." I often see them realize, "Okay, personally, I'm maybe not there yet, or that glider is just not for me right now." It's sometimes sad to see people show up with C or D gliders who have never flown a doll in their lives. That's intense. It shows me they've skipped some steps somewhere. Usually, you come to safety training with an A or B glider, you've done a doll or something, and then you slowly move up to the next classes. Nowadays, I think there are many who just skip one or two levels with the gliders.

[00:56:43] **Lucian Haas:** How many dolls should you have flown before switching to a C-glider? I mean, a C-two-liner?

[00:56:49] **Chris Geist:** That's a great question. So my classic saying is always about 50 to 100 dolls; then you have a rough idea of what happens out there. Below that, you basically always have a joker, right? You do one doll, it goes well, and the next time you fly past the wing and see a rescue. And that won't change until you've simply done 50, 100 dolls with your gear. And then, I think, an understanding just starts to build. I do a doll in every flight at every altitude because it's just important to me. I believe you can really only understand your paraglider 100 percent if you're a good stoller, or at least someone who can recognize a stall. And then you can fly reasonably well and safely, I think, even in thermals. It's also totally funny sometimes. Or people don't come to us for SIV training because they say, "Wow, dangerous" and stuff like that.

[00:57:39] Hey, what a lot of people out there are doing, flying into some active thermals in strong spring thermals, is super dangerous. And the fact that they aren't always aware of that is pretty intense. So, a bit naive at times, of course. And then something happens again. And then you get caught again. But yeah, please do it. So, for me, SIV training is really, I think it's almost as important as the step from pedestrian to introductory course, to paraglider. There is the same leap again from someone who has never done SIV training to someone who has done SIV training, or has done it multiple times. It's just as big. It was a huge thing for me back then too. I drove to Adensee to see Karl. He was my SIV trainer. And I almost crashed because a control line got caught in my harness. Since then, there's been this...

[00:58:24] Neoprene covers on the zippers on the side. And I thought, okay, I'm dying now. And it wasn't even that bad. And then, that was such an interesting SIV training for me. And I said, I have to do this more often so I can just get some confidence and find it. Otherwise, I'll probably just stop doing the whole thing again. And yeah, I think it's important to just know your glider well and know its limits. That doesn't mean that everyone has to do a full stop during their first SIV training. But in the long run, and especially in the CD class, there's nothing more important than stalls. So that's just part of the repertoire of a good pilot.

[00:59:02] **Lucian Haas:** You said earlier that from your assessment, about one in ten C-glider two-liners could potentially fly out. Of those one or—let's say ten again—how many of them would meet your requirement of having already flown 50 to 100 stalls before switching to that?

[00:59:23] **Chris Geist:** None. That's just so sad. And yeah, but that's really an issue. It's something that naturally always occupies my mind. We're back to this idea of them overextending themselves, they overextend themselves. I don't always understand it, but it's probably just owed to our performance-driven society that no one says, okay, I'm going to fly with an A-glider or a Low B. Oh no, I can just go straight for a High B or a C. And that's kind of the thing about being able to fly the thing. There are really very few, I have to say. There are very few who really commit and say, I really want to get to know the glider, because that's not the goal of society at all. They want to fly for a long time, they

want to fly far, they want to break records, but no one takes the time to really look into the flight technique.

[01:00:09] It's a difficult topic and it's simply, yeah, kind of owed to this experience society, this Jochen-Schweizer society. A maximum experience applies to beginners in the lower classes just as much as it does in the upper classes. I have to fly my 200 kilometers, I don't care about anything else. And that's sad. I mean, it's really sad, because in the past, it was actually a bit more about the flying. No matter how, you'd also be happy about a small flight or a glide. Today, the performance mindset is just impossible to ignore anymore.

[01:00:38] **Lucian Haas:** I'll open up one more small barrel.

[01:00:41] **Chris Geist:** Oh my god.

[01:00:42] **Lucian Haas:** Or you? Well, almost not. You'll get it back later, Rufi and I. Small fry. Well, you get more than I do. Damn. Your statements about when people lose their minds or something. Next small fry, lightweight equipment. So the trend is always towards even lighter, even lighter. Everyone just wants to haul five kilos up the mountain or whatever. How do you experience that with your friends? At my SIV trainings? Probably on one hand, of course, the lightness of the canopy means less pitching moment and stuff like that, because there's simply less mass above you. But how much risk do you take for the various weather conditions or where you expose yourself when you opt for lightweight equipment accordingly?

[01:01:24] **Chris Geist:** Oh, lightweight gear. Yeah, that's a topic. So you're actually right. The demand is extreme nowadays. And at the beginning, I also asked, do you even need it? I mean, we have questions at our flight school now, of course, that are always critical. Do you even need a lightweight glider? And do you actually know the pros and cons of the piece of equipment? And lightweight sells well, just like with bicycles and skis. Carbon instead of fitness, obviously. That's a bit of a thing with us too. Many people just don't need it. I mean, you see very often that those who have the ultimate lightweight gear still just take the train up. A double-edged sword. Yeah, exactly. I also actually think that in terms of durability, many lightweight gliders are now, of course, not that great or robust, depending on the manufacturer and so on. Many people do that. But it's also not clear that these lightweight gliders are just a bit faster to wear out.

[01:02:09] Sure, they have advantages, as you said. The launch and flight moments are often a bit better. But you also have to get used to the rustling of the glider, I'll say that once. And it actually seems to me that many people just don't need it and don't require it. The second point is that many manufacturers now also write, especially regarding their harnesses, that they are not allowed or made for "SIV training" in quotation marks, because we actually see this very often, that something rips on the lightweight harnesses. Luckily, not now. Often not load-bearing parts.

[01:02:41] It has also happened before, where it actually reached the load limits, which can happen quickly with a wingover or a spiral dive, or with longliner gliders. That's a topic. So I think you really should critically question whether you need it or not. We have many mountain guides here in the Allgäu, of course, who come to us. I can't just sell a Sachse S5 with a heavy glider. That just doesn't work. But critically questioning whether I really need the lightweight material or not, I think that's important. In the Alps, lightweight material might actually make a bit more sense sometimes, because you often start in zero wind, or the advantages during launch are impossible to ignore. I know many manufacturers who simply make a lightweight version so that the glider launches better.

[01:03:23] But then, in windy conditions, the extreme disadvantages of lightweight material also show up, of course. It doesn't stay on the ground; you even have to use special techniques just to get the lightweight glider into the air in strong winds.

[01:03:34] **Lucian Haas:** If a student comes to you now and simply asks, "How do I find my perfect, right glider for me? How do you do that?" Wow,

[01:03:44] **Chris Geist:** quite difficult. I mean, everyone knows by now, of course, that we flight schools also live a bit off of sales. It's a bit sad. Sometimes I'd prefer it if we were more independent from sales. But I've also just taken some of the pressure off myself. I don't have to sell a glider to everyone or anything like that. I think it's great, of course, when you get good advice and don't just buy something random on the internet that might turn out to be a wrong purchase and

so on. But what was the question again?

[01:04:13] Exactly. But how does that person find their right glider? Well, that's...

[01:04:20] Pandora's box, a testival, or something. We just did another testival, and I think it's mega cool. I'm happy about the people who come and do things. But honestly, what do people want to find out there? I mean, it's like when I buy a car. I just sit in it, boom boom, it has a gas pedal, it has a steering wheel, it drives, okay. I can't say much more about it. And that's how it is for many. Even those who get a testival, they take five gliders and fly them down. With one, they hang up there for half an hour. Suddenly it's a great glider, with another they make a mistake and suddenly it doesn't start or doesn't catch thermals or something. Very difficult. And for a beginner, impossible. So we don't offer testing paragliders at all, for example, at our flight school. So for beginners who are just learning paragliding, that makes zero sense in my view, because they just don't—you can't judge that. That goes

[01:05:05] **Lucian Haas:** No. But can you even judge that from the outside? For example, you see your students running down the slope, pulling up their glider and stuff. And then you know, you're an Alpha type, you're a BGD type, or whatever. From me, you get the Subair because that somehow fits you better.

[01:05:24] **Chris Geist:** Yes, that's possible. And that's actually the sensible way to do it. But for that, people need to have a bit of trust in their flight instructors again. I do think that flight schools have often gotten a bad reputation over the last few decades, or 20 years.

[01:05:39] Some flight schools are really shitty, you have to say that clearly, or they have poorly trained staff or whatever. But you also have to have a bit of faith and not always think you're going to be ripped off right away or something, or that they just want to sell you something. Instead, I personally take myself out of that as a flight school director, for example. I put that completely on our flight instructors, and they recognize very well, "Hey, this glider fits him." And often, much more importantly, I can fly with a high load in the glider or should I maybe stay more in the middle weight range because he's still a bit there and so on. You can do that, but the person can really hardly judge that, or not at all from my point of view. You have to rely a bit on the flight school and hope that you landed at a good one that offers you honest and open advice. How do you become a good flight instructor?

[01:06:26] You're asking the wrong person, look at me. I was able to hide as a bad teacher for a long time. No, actually, we currently have a really great team at the flight school with really good male and female flight instructors. I'm totally happy about that. That's why working here is so much fun right now. I think as a flight instructor, you need a bit of a calling, if I may say so. It's difficult. You just have to enjoy teaching other people. And I think that's the key. Many people come to us, they apply. We have a huge number of applicants as flight instructors, by the way, because many of them want to change jobs and just want to work as flight instructors. But with many of them, they're just still so obsessed with flying—I often tell them, please go fly for yourself first and get another job. Because as a flight instructor, you often don't even get to fly that much anymore.

[01:07:12] Sure, it's still possible, but maybe not as much as a long-haul pilot who can somehow clear their head from work every day and so on. And you just have to enjoy conveying and teaching something to other people. And that feeling afterwards as a flight instructor—if you take one, for example, a classic case: when I opened the flight school, I did all the first courses myself. Everyone from that first course became a flight instructor or a hobby pilot.

[01:07:36] So, the battery-powered pilots are still flying, but I really pushed them hard. I gave them a hell of a time because I had this incredible ambition to turn every single one of them into a perfect pilot. I'm not quite that extreme today. Because I've simply accepted that there are also people who don't want to be the perfect pilot, but just want to fly safely, hopefully. And I've learned that over the decades. That was my lesson. But if someone really wants to learn, then I'm happy to take the time. And that's just the beauty of being a flight instructor—watching someone go from a complete beginner to a really good pilot is just awesome. And you have to enjoy that. Saying, I'm conveying this and I'm training them to be a good pilot. That's what I love about the flight instructor job.

[01:08:18] **Lucian Haas:** It's not about the money. Well, as a flight instructor, you lay the foundations for your students. In a way, you're implanting a pilot DNA somewhere, doing a bit of genetic engineering, so to speak. So, what's the legacy I get when I'm trained by Chris Geist? I mean, not every flight instructor of yours does it the same way, they

probably do it a bit differently. But what is it that makes you say, "Hey, they went through the Chris Geist school"?

[01:08:49] **Chris Geist:** That's a difficult question. Well, I think you'll recognize it by good flight technique—that he or she places a lot of value on a good takeoff. So, the basics, let's put it that way. Good takeoff technique, good landing technique, and thinking a lot about flight technique, and also actually doing flight maneuvers, I believe. Because flight maneuvers and this whole flight technique thing, that's a bit of my thing. And he just has to be able to push out a stupid comment every now and then, because I do let those slip out occasionally. They're always meant as a joke, of course, but that's a bit of my thing. So, pushing things a bit to the extreme. But I think good flight technique would be what distinguishes my students, I believe. And that he doesn't

[01:09:33] isn't extremely overwhelmed, but rather just a bit of an understatement. Maybe he's also very hard on himself. Because I do that with myself, for example. I'm not quickly satisfied with myself either. I work, I always try to work on myself a lot. And I'd also like to pass that on, that people just start working on themselves a bit and not always... I get so annoyed. Like, if someone comes to me and says, "Yeah, the weather and the instructor are to blame and everything, and the glider is crap," well, you won't get anywhere for yourself like that. You always have to look for the fault in yourself. Every good athlete and every good sportsman knows that.

[01:10:09] that they're hanging seven meters below the glider at the beginning. And people who recognize that and want to learn from me, I give them a huge amount of...

[01:10:16] **Lucian Haas:** with, I think. Well, you do offer private coaching, so basically one-on-one support. People can come to you, or to your other flight instructors, and say, "I want some further training." What is actually in the highest demand there? I mean, where are the big sticking points, where do you notice, "Hey, these people are coming back and saying I need help again"?

[01:10:36] **Chris Geist:** We expanded these private coachings extremely during Corona. Unfortunately, they're the kind of thing you can't make a living from as a flight school. Otherwise, I'd do it much more often. But we always offer it, of course. And it's very different. One person just wants to make their first cross-country flight relatively safe with a bit of R2R coaching. Lots of basics, too. Many come and say, "Hey, I had an accident, I really want to start over and just learn proper takeoff technique." A lot of work is done on the basics there, and they are so grateful. I think it's just awesome because they get my full attention, or the trainer's. And it's a lot of money. No question, you can't afford that. I think it costs about 500 euros or something per day right now. And for someone who isn't a high earner, that's a lot of money. No question.

[01:11:22] But I don't really know anyone who went out and said it wasn't worth it at all. Everyone took something away from it, a lot, and worked on their personal issues. A lot of basic stuff. Like taking off, landing, or just incidents that happened, and they'd say, "Wow, I hit a tree here" or "I had an accident here," and they just have to get that out of their heads now, and then they work on it. It often involves that mental side again. And as a trainer, you can naturally focus and concentrate on that much more.

[01:11:53] **Lucian Haas:** How much does that have to do with the fact, especially where you mention basic stories, that people who maybe learned 10 or 15 years ago learned with different material? Back then, the noses were much heavier, there was a Müller in the front, you had to run into it or something like that to get it up. Whereas today, with a light glider with Nitinol rods in the front, you only have to do it once and it basically comes up already, and if you give it too much input, then of course something happens. It shoots up and you're just completely chasing after the glider, especially if there's more wind and stuff like that. So to what extent does the development of the material have to do with the fact that people today basically haven't developed themselves accordingly? Yes, that is really...

[01:12:33] **Chris Geist:** That's intense. So, it's good that you're bringing that up right now. A lot of images just flashed through my mind. There are many flight schools that say, "Yeah, I don't train with Pi because you can get a sack of flour into the air with that." And that's completely counterproductive. I mean... on one hand, of course, it's incredibly cool. I can still remember my early days, where we just had to nudge the Filous at the fence to get them to take off at all. One out of ten attempts worked because everything really had to be perfect and so on. That's gone today. No question. And maybe, sure, it's also because people simply have no need to work on their technique anymore. But it's really astonishing

that even though the gliders take off so well, you see so many bloopers around each other. I mean, there are endless videos on the internet, but on a good day in a—in a, I can't say it anymore, in the easily flyable sites...

[01:13:22] you see so many crazy, bad launches. It's really... I mean, other pilots notice that too. Usually, funnily enough, it's the ones who have just put in a lot of effort. They come out and are completely disillusioned. They think, wow, what they're doing here is like day two of an introductory course. And then they fly 100 kilometers or something. Really crazy. I mean, the basics are missing from every direction. I also know many step-gliders who need five or six attempts to get into the air even in perfect conditions. Then they fly really great once they're up there. But it's a long way to get there. They miss the entire flight window because they simply can't launch. And the fact that there's no demand to somehow eliminate that, sometimes I find it pretty crazy. And that hasn't changed. It's actually almost gotten worse. Probably because the gliders launch so easily now, there's actually no need to be able to launch well.

[01:14:12] **Lucian Haas:** Another thing regarding the development of the technology. You mentioned earlier, when it came to SIV training, that people often don't have those fast reactions at the beginning. They come out of the training and are all like, "I'll just pull a bit here and a bit there." Well, it's also the case that these modern gliders, especially those that have come onto the market in the last few years, have a trend where they basically have very pitch-stable profiles now. So as a pilot, you have to work much, much less nowadays because the glider does everything. So it doesn't shoot out anymore, or it does so much later, or only if I maybe let go at the wrong time and then have the brake pulled just five centimeters, then suddenly the S-turn is out of the top and it suddenly does much more than it normally would.

[01:14:59] Of course, it also trains the pilots in a negative way, that they don't have to do much anymore, and they basically become a lazy pilot down there because the glider does everything. So, is that basically a nice, positive development on one hand, but also a negative one because it makes the pilots lazy?

[01:15:20] **Chris Geist:** Absolutely. I have to give you that. That's actually how it is. Well, the manufacturers have simply adapted to the audience and the profiles have become super stable. And like you said, there's a lack of input. But when the glider comes, you have to be fast. And that's exactly the crux of it, of course, how to solve the problem. So I'm happy about the more stable gliders and also about the more stable harnesses. I actually discussed that with my girlfriend the other day. She comes from a time when you just had these seat-style harnesses that were ultra-tippy. So if you flew those things again today, you'd think, holy crap, you used to fly something like that and you didn't piss your pants. Insane. Back then

[01:15:54] **Lucian Haas:** the gliders were different back then too. Back then you flew with 28 square meters, whereas today you fly with 25, which are much more agile and tippy on their own.

[01:16:01] **Chris Geist:** Exactly. And today, of course, we have efficient brakes. So, it's that thing again where the old-timers always say, don't fly without a seat board. But I fly almost everything without a seat board now because the gliders don't need them anymore. They've become so efficient with the brake. Of course, you're still taking your body weight into account, no question, and you're still working with body weight. But in the new era, I'd say, where the gliders have gotten smaller, have more efficient brakes, more efficient profiles, it actually doesn't play such a big role anymore. From my point of view. But the issue of cross-loading, sure, that's still there when the gliders come in and so on; you're already somewhat faster to react if you're not careful, and when combined with a pilot who's still sleeping or doesn't have that reaction yet, the risk increases extremely.

[01:16:50] I saw it again the other day. So, it's that weather issue again—flight technique is disappearing or blurring a bit somewhere. It was another Föhn weather situation, but still good for flying, of course. And on a small cross-country flight, 50, 60 kilometers, I observed three total destroyers. Not with you. Not with me. I also... I have

[01:17:10] **Lucian Haas:** looked into the canopy and observed three total losses.

[01:17:14] **Chris Geist:** But just observed and then did nothing, just watched. Exactly.

[01:17:17] **Lucian Haas:** Yeah, I mean, as a flight instructor, you have to see how your students do it too. They look up and nothing happens. Right.

[01:17:25] **Chris Geist:** No, okay. That's actually the difficult thing about battery flying and testing, because when you're battery flying, you always intervene, but when you're testing, you're not allowed to. And that's really

[01:17:33] but actually, in this one exception, it wasn't my total destruction, but rather what I observed with other pilots. And yeah, it was really interesting to see somewhere. The Föhn somehow showed its effects there too, and of course, there were active south faces, with a bit of lee side involved as well. Interesting. And yet, many pilots were simply overwhelmed. There were a few super good ones who reacted well, but also a few who did absolutely nothing. And it was just luck that they didn't crash into the bed or crash into something. And yeah, it's difficult. So, the more stable profiles—a blessing and a curse, I'd say. I love them because as a pro, you simply have to compensate much less. You can maybe even dare a bit harder turbulence where you used to get tired quickly and would just get exhausted and drop out of the flight.

[01:18:25] It's really insane today how much they dampen the canopies. Exactly. But I know just how quickly they can come in. And then you have to be fast. And that's this reflex, this reaction time, which of course everyone lacks. They only notice after three turns that something isn't right and often don't think about the rescue device. And that's exactly why training is important. So that, just from doing an SIV training, you automatically think about the rescue device more often, and you reach for it more often. And that just helps you a lot later on when flying in thermals.

[01:18:54] **Lucian Haas:** Chris, last question. We talked about further training, private coaching with you and stuff like that. If you were to do it yourself again...

[01:19:03] ...continue your own training, wanted to, so without pain, meaning learning without pain. Yes, yes, learning without pain. What would that be and with whom would it be? Oh,

[01:19:12] **Chris Geist:** oh.

[01:19:14] Well, I'm getting old now too. 47, I think you said. You said it, but I'll believe you for now. Right, I said that. I have to ask Mom. Or Xing or LinkedIn. It's probably written somewhere. So I actually wouldn't do any more training from the younger ones. I mean, I do exchange a lot with the young people now and they approach paragliding a bit like I used to, but a bit more radical or in a slightly different way with a different understanding of it. And I can't really work my way into that anymore. From them, I would, I would, I would rather, well, what does "rather" mean, I would like to learn something from them, because the new generation approaches paragliding in a completely different way, of course, with completely different technical knowledge and a huge pool of information,

[01:19:59] how we did it and built it back then. So, if I were to do any further training, I'd do it with a young, talented,

[01:20:07] ...who hasn't been flying for that long, young talented long-haul pilots or something, maybe go back to school for a bit and just see how they, like, how they approach certain topics.

[01:20:17] **Lucian Haas:** What do you mean by more radical? You said they're more radical today than you were back then.

[01:20:21] **Chris Geist:** were. Yeah, exactly, there's the issue of weather and performance mindset again; they're becoming like the battery flyers today. I'm coming from the perspective of flight technique and batteries—back then we had unsuitable hours and gliders, we even trimmed some of them ourselves, and as far as I remember, with one or two gliders—those were back then, one or two gliders—that were fortunately very aggressive, we tried triple loops. No one would dare that today. So we'd go straight over the sail three times until the glider just died and you fell past the sail again. No one will probably dare that in that sense anymore, but they go out now, they have great gear and they push the limits more, and it's the same with cross-country flying. They have two liners now,

[01:21:03] four profiles and fly very fast, very efficiently, radically, and they often don't even know what to do when the glider just collapses or something, so they just go, they just push really hard. But I also think that's kind of cool. I don't want to judge that at all. We pushed back then too. The weather topic again. With the weather, I was, as I told you before, just always a bit defensive and cautious. Regarding material and flight technique, I was always at the limit too, and then I see the people, the cross-country pilots today, who push already brutally. The kind of lays they fly into, bending their gliders and so on. But they don't give a damn.

[01:21:43] and not as a reproach, for God's sake. And many also know what they can expect and are really good pilots. But the imitation effect is of course not entirely ruled out. I know many, right here locally or what, who then follow the good ones around with significantly less flight technique. So I think you have to look at your own nose again and say, hey, can I really handle it if the canopy collapses or gets destroyed or not? Or am I even thinking about the rescue device at all?

[01:22:09] **Lucian Haas:** What would you learn from them? From these radical youngsters who just carve into every lee and fight their way through? Is it just the radicality of the line choice or what is it?

[01:22:22] **Chris Geist:** Yeah, they sometimes have these totally awesome approaches where you, as a "pro" with decades of experience, might overthink things a bit. Like, "Hey Chris, just take the line, bam, right in there." That's what I find so exciting. And then you try it and think, "Yeah, fuck, he's right." You never would have thought of it like that before. They just have this, yeah, this slightly "naive" but still good...

[01:22:50] basic understanding. I benefit from them. I mean, I'm someone who really loves learning. I hope I don't stop learning until I drop. And I think at 47, you can already say, okay, the new generation is arriving now. And I can learn and benefit so much from them again. For example, we have a racing team now, just a group of fun, crazy pilots who are much younger than I am. And I learn a lot from them. So that's exciting for me too.

[01:23:18] **Lucian Haas:** What was the last thing where you really had an "aha" moment?

[01:23:22] **Chris Geist:** My last "aha" moment.

[01:23:26] I can't think of a massive "aha moment" regarding flying right now. But I think, besides the fact that I still believe you have to stay defensive when flying—if the air doesn't feel right, you'd better go for a landing. Of course, I often push through conditions where I know exactly, okay, a total destroyer could come along now, but I'm prepared for it. But I think many people don't have that sensitivity to the air; we touched on that at the very beginning of the conversation—you have to learn that, you have to train it. And if it doesn't feel right in the air, maybe say it more often; the girls are incredibly good at that. I learn a lot from the girls and women there. Of course, there are also radical girls who push through, just like the guys do. You know that yourself, especially in the competition scene with the aerobatic and cross-country flyers.

[01:24:14] But on average, I have to say that all the women I've trained, or the girls I go flying with, have a great understanding of the air and listen to themselves and their gut much more, saying, "Hey, why did you land today? I just didn't feel it today." Or "That was just too much for me today," or something like that. A guy probably would never admit that. They just push through and then crash, and then he crashes. And I think we can sometimes learn a bit from the other gender and just listen to our gut feeling a bit more sometimes.

[01:24:47] **Lucian Haas:** So guys, discover more of the female side of flying. Chris Geist, discover your female side.

[01:24:53] **Chris Geist:** That was actually the essence of it today.

[01:24:56] **Lucian Haas:** Good. Chris, thank you for your story. I'm looking forward to your feminine side. On

[01:25:03] **Chris Geist:** the side

[01:25:03] **Lucian Haas:** about flying and everything else that comes with it. Me too.

[01:25:07] **Chris Geist:** It was super fun with you. And yeah, it was nice that we talked.

[01:25:11] **Lucian Haas:** That was great. Thank you.

[01:25:16] You can find further links in the show notes as usual. If you enjoyed the episode, tell your flying friends about it. And if you know someone you think could be an interesting guest on Podz-Glīdz, let me know. I'm always looking for interesting stories from the world of paragliding. Just send an email to blueglideskontakt at gmail dot com.

[01:25:44] You can subscribe to Podz-Glīdz on all the usual podcast platforms. I upload a new episode every 14 days. If you don't want to wait that long, feel free to browse the archive. You can already find around 160 hours of interesting

conversations about the world of paragliding in there. As a freelance journalist, I put a lot of time, work, and also costs into Podz-Glidz and Blueglides. In order for me to continue doing this professionally, independently, and ad-free, I need your support. On my homepage blueglides.blogspot.com, there is a Support page. There you will find all the necessary information and links to give me a financial hand. As a supporter, you can choose whatever amount you like to give.

[01:26:31] If you're unsure, my non-binding suggestion is 60 euros a year. That's only 5 euros a month. I think that's a very fair offer for so much up-to-date, in-depth information and entertainment about the world's most beautiful hobby. I want to say thank you to all the supporters. See you soon, stay healthy, and enjoy the freedom. Ciao.

Français

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

Show notes

Chris Geist est l'un des instructeurs de vol et formateurs en sécurité allemands les plus connus. Comment gère-t-il le risque ?

Chris Geist a fondé la Paragliding Academy dans l'Allgäu il y a 17 ans, en tant qu'école de vol et fournisseur de formations de sécurité. Auparavant, il était pilote d'acro, puis pilote de développement et de test, où il aimait repousser les limites du matériel et de l'humain. Seul pour l'évaluation de la météo, il était toujours très conservateur, raconte l'homme aujourd'hui âgé de 47 ans dans cet épisode 157 de Podz-Glidz. Et il s'étonne encore aujourd'hui de la façon dont beaucoup de pilotes se lancent dans les airs avec insouciance, même quand les prévisions parlent clairement de Föhn.

Chris m'avait envoyé un message vocal par WhatsApp il y a quelques semaines et m'avait fait part de son malheur à ce sujet. Il a suggéré que je ne pourrais pas faire un peu d'explication sur le Föhn via Lu-Glidz. C'est de là qu'est née l'idée de faire un podcast avec lui et d'y parler non seulement de météo, mais aussi de la gestion générale des risques liés aux vols.

C'est ainsi qu'en est devenu un potpourri de sujets souvent, au sens propre, joyeux. Nous discutons notamment de la manière dont le caractère des élèves-pilotes a évolué au fil des années, du revers de la médaille que représentent les parapentes de plus en plus faciles à piloter, de la raison pour laquelle beaucoup de pilotes de biplans se surestiment, et de la raison pour laquelle Chris aimerait prendre ses distances avec la radicalité avec laquelle certains jeunes cracks de XC abordent le vol de distance.

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 de cet épisode :

Piste : Pienso Viento | Artiste : Casa Rosa

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=3nT3lZ88Usw>

LIENS vers Lu-Glidz :

- Blog : <https://lu-glidz.blogspot.com>
 - Facebook : <https://www.facebook.com/luglidz>
 - Instagram : <https://www.instagram.com/luglidz/>
 - Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
 - 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 vers Chris Geist :

- Site web : <https://paragliding-academy.com/>
- Facebook : <https://www.facebook.com/Gleitschirmschule>
- Instagram : <https://www.instagram.com/paraglidingacademy/>
- Chaîne Youtube : <http://www.youtube.com/ParaglidingAcademy>

Transcript

[00:00:02] **Chris Geist:** Alors, je dis toujours que ma phrase préférée, c'est que la taille des testicules augmente de façon exponentielle à mesure qu'on approche de l'atterrissage. Donc parfois, j'aimerais bien voir l'image là-haut, genre, je trouverais ça super intéressant aussi pendant le cours SIV, si tu pouvais voir directement une caméra embarquée du moniteur et du pilote, et que tout le monde puisse voir comment ils font pour cliquer, avec leurs gros yeux ou quoi que ce soit, enfin, je trouve ça super intéressant.

[00:00:37] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Chris Geist. Et je suis Lucian Haas.

[00:00:52] Chris Geist a fondé la Paragliding Academy dans l'Allgäu il y a 17 ans, en tant qu'école de vol et prestataire de cours SIV. Auparavant, il était pilote agricole, puis pilote de développement et d'essais, où il aimait repousser les limites du matériel et de l'humain. Seul pour l'évaluation de la météo, il a toujours été très conservateur, raconte le quarantenaire dans cet épisode 107.

[00:01:19] Et il s'étonne encore aujourd'hui de voir à quel point beaucoup de pilotes se lancent dans les airs sans aucune précaution, même quand les prévisions indiquent clairement du Föhn. Chris m'avait envoyé un message vocal sur WhatsApp il y a quelques semaines pour me faire part de son désarroi à ce sujet. Il m'a demandé si je ne pourrais pas faire un peu d'éducation sur le Föhn via Lu-Glidz. C'est de là qu'est née l'idée de faire un podcast avec lui pour ne pas seulement parler de la météo, mais aussi de la gestion générale des risques de vol. Cela est devenu, au sens propre, un pot-pourri de sujets souvent joyeux. Parmi eux, nous discutons de la façon dont le caractère des élèves-pilotes a évolué au fil des ans, des revers de la médaille des parapentes de plus en plus faciles à piloter, de la raison pour laquelle beaucoup de pilotes de biplans s'auto-évaluent à leur juste mesure et pourquoi Chris aimerait prendre ses distances avec la radicalité avec laquelle certains jeunes cracks de XC abordent le vol de distance.

[00:02:21] Puisque tu écoutes le podcast, deviens un contributeur de Podz-Glidz. C'est très simple, c'est expliqué sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glidz, sur la page "Fördern".

[00:02:35] Chris, pour toi, où se situe le plus grand risque quand on fait du parapente ?

[00:02:40] **Chris Geist:** Le plus grand risque en parapente se trouve en fait toujours à sept mètres sous la voile, m'a dit un moniteur de vol un jour. Et après 30 ans, je pense que je peux toujours être d'accord avec lui. Donc le problème principal, je crois, c'est tout simplement que le pilote sous le parapente est le plus grand facteur de risque.

[00:02:59] **Lucian Haas:** Mais on ne peut pas supprimer le pilote, d'une certaine manière. Comment peut-on alors, oui... On en revient à l'IA. Oui, on a parlé d'IA tout à l'heure, c'est pour ça que le mot revient ici. L'IA, peut-être qu'un jour on aura une IA qui co-pilotera. Mais pour l'instant, nous devons encore avoir des pilotes, des pilotes qui dirigent. Comment peut-on minimiser ce risque lié au pilote ?

[00:03:24] **Chris Geist:** Oui, j'ai bien sûr réfléchi à une chose ou deux là-dessus. Mais on ne va évidemment pas résoudre le problème complètement. Par contre, je pense qu'un peu d'autoréflexion, de pondération des risques ou d'évaluation, c'est sans doute un peu la clé du succès. C'est ce qui me manque vraiment. Mais on n'était pas différents avant non plus. À 20 ou 30 ans, tu ne pouvais pas m'en dire grand-chose non plus. Même si je dois dire que pour le facteur météo, par exemple, j'ai toujours été très défensif. Si pour moi la météo ne convenait pas, j'étais généralement l'un des premiers à redescendre à pied ou en télésiège. Et ça me manque vraiment un peu. Mais je pense qu'aujourd'hui, c'est aussi un peu dû à une méconnaissance des phénomènes météo ou peut-être à une dépendance envers certaines applis ou quelque chose comme ça. Exactement, c'est parfois un peu inquiétant.

[00:04:11] Ce n'est pas du tout méchant, je ne le pense pas. Mais je crois que l'élément air, c'est juste un truc, non ? Tu ne peux pas le voir. Je veux dire, au ski, il y a des panneaux, piste bleue, piste rouge, verte. Non, la verte n'existe même pas. La noire, elle existe encore. La noire existe encore, exactement.

[00:04:28] Vert est quand la neige a probablement fondu.

[00:04:31] C'est pour ça que c'était vraiment triste avec la neige. Mais heureusement, enfin oui, le ski de randonnée a un peu fonctionné. Cette année, seulement des pistes vertes.

[00:04:42] Reste sérieux, Lucian. OK, OK. C'est une interview sérieuse. OK, alors qu'est-ce que je voulais dire ? En fait, je pense que le truc principal, c'est que tu ne vois tout simplement pas l'air. Exactement. Je pense que pour cette évaluation, est-ce que je peux voler maintenant ou est-ce que le Kriel Maurer peut encore voler ou Chris Geist ou quelqu'un d'autre. Je pense qu'il n'y a tout simplement aucune distinction pour nous. Et c'est un peu difficile d'une certaine manière. En ce moment, pour le parapente, il y a soit on vole, soit on ne vole pas, j'ai l'impression. Et les gens ne se posent pas vraiment la question : « Hé, est-ce que je suis à la hauteur des conditions là-haut ? ». Mais je pense qu'ils ne peuvent tout simplement pas nous juger, ou nous juger mal, et ils prennent le risque à cause de ça.

[00:05:19] **Lucian Haas:** Tu as dit que tu étais là. Tu as aussi été, avant, l'un de ceux qui ont le plus tendance à se mettre en sécurité. D'où ça vient ou d'où ça vient ? Je ne sais pas si c'est encore le cas aujourd'hui.

[00:05:30] **Chris Geist:** En fait, je dois dire que oui, avec le temps, j'ai un peu élargi mes limites. Et les pilotes naïfs ou mauvais m'ont en fait un peu aidé. Je me dis toujours : d'accord, s'il peut s'envoler là-bas dans le lee ou je ne sais quoi sans se poser la moindre question, alors je devrais normalement y arriver aussi. Donc j'ai effectivement un peu repoussé mes limites vers le haut. Avant, ce n'était pas comme ça. Je viens d'une époque où on t'imprimait vraiment des trucs : « Hé, avec le foehn par exemple, on ne vole pas », ou avec des orages ou autre chose. Et on prenait ça très au sérieux au début. C'était vraiment, on était vraiment beaucoup plus défensifs. J'ai toujours adoré repousser les limites de l'aile et du matériel, mais jamais celles de la météo. Et donc, bien sûr, je l'ai déjà fait. Mais là, je dois dire que j'étais très défensif.

[00:06:16] Je n'étais pas aussi branché que beaucoup d'entre eux aujourd'hui qui se concentrent sur la météo. On ne se souciait absolument pas de ça. Et oui, je trouve ça passionnant de voir simplement cette évolution maintenant.

[00:06:26] **Lucian Haas:** Était-on peut-être plus défensif avant parce qu'on avait moins d'infos météo ? Par exemple, avant, tu avais peut-être une carte météo au sol, mais rien sur les vents en altitude qu'on pouvait récupérer rapidement sur Internet. Ou alors tu avais une carte de vue d'ensemble GFS approximative, peu importe. Mais là où tu ne pouvais pas identifier quelque part qu'il y a une vallée et qu'il pourrait y avoir un peu plus de vent que ce qu'on voit aujourd'hui dans ces modèles à haute résolution. Là où on peut parfois déjà lire assez bien les modèles météo.

[00:06:54] **Chris Geist:** Exactement, tout à fait. Et on en est là, au point précis. En 1997, j'ai passé mon brevet A. Et effectivement, à l'époque, il n'y avait que le télétexte et la carte ISO des reliefs dans le journal quotidien. Et oui, c'était vraiment ça, le truc. Je pense qu'avant, on était simplement un peu trop prudents, trop naïfs, ou qu'on avait juste peu d'informations. Et aujourd'hui, je crois que ça bascule un peu dans l'autre sens. On se fie énormément aux applis et aux modèles météo. Je veux dire, actuellement, tu le sais toi-même, je suis en bon contact avec Bernie de Burner et je surveille bien les XC Therm et tout le reste. Et les modèles correspondent très, très souvent. Ou alors, on voit bien mieux les flux de foehn, par exemple, et tout le reste, bien sûr. Mais ils ne correspondent pas toujours à 100 %.

[00:07:39] Ou je veux dire, maintenant on a un nouveau Icon CH1 ou peu importe comment il s'appelle, qui est censé représenter aussi les brises de vallée et le déversement lors des Föhns de Seichen par-dessus les cols, et tout ça. Mais comme je l'ai déjà dit, j'ai encore entendu que ça ne correspond pas toujours ou que ce n'est pas toujours sûr à 100 %. Et je pense que c'est là que se situe le problème. Aujourd'hui, on se fie peut-être trop aux applis. Moi aussi. Je regarde dedans plusieurs fois par jour. Mais il me manque simplement encore un peu ce qu'on avait avant. Jeter un coup d'œil par la fenêtre ou simplement percevoir un peu l'environnement.

[00:08:12] **Lucian Haas:** Oui, les modèles ne sont que des modèles, ils ne peuvent représenter la réalité que de manière schématique et se trompent parfois. Même un Icon CH1, qui calcule avec une grille d'un kilomètre et qui capture peut-être un peu mieux les reliefs des vallées pour mieux représenter les brises de vallée qui les traversent, la façon dont

elles sont canalisées, ou encore certains cols où une masse d'air froid peut passer d'un côté à l'autre, donc cet effet de Föhn léger, ça ne sera pas parfait. Et ça ne fonctionnera pas toujours pour tout. Comment est-ce qu'on pourrait faire, selon ton point de vue, ou comment est-ce que tu fais ? Tu es moniteur de vol. Comment apprends-tu à tes élèves de piloter à utiliser ces applis, si tu le fais seulement, et comment leur apprends-tu le scepticisme vis-à-vis de ces modèles, qu'ils devraient normalement toujours avoir ?

[00:09:01] Oui, c'est une bonne question.

[00:09:02] **Chris Geist:** Alors, je dois être tout à fait honnête : pour les débutants, j'ai maintenant une école de vol assez grande, donc je n'en fais plus autant, mais je participe toujours de temps en temps. Je présente bien sûr avec grand plaisir l'application Burner et toutes les autres, je les montre volontiers, mais je précise toujours en même temps : les gens, c'est juste une valeur indicative approximative, d'accord ? Vous pouvez vous faire assez rapidement une idée assez précise. Est-ce que je peux voler ou pas ? Mais ça ne remplace pas la décision sur la montagne : est-ce que je décolle ou pas, est-ce que je vole ou pas. Donc là, je leur dis toujours : hé les gens, vous devez aussi apprendre à évaluer tout ça, et ainsi de suite. Je pense aussi que toute la météorologie, enfin, les météorologues sont toujours des charlatans, tu sais. C'est l'une de mes expressions préférées, moi inclus.

[00:09:48] Donc, on ne le sait jamais à 100 % pour autant. Après coup, on peut bien tout expliquer, mais les prévisions, elles ne collent vraiment, vraiment souvent pas. Il me manque juste un peu de prudence, de retenue, en ce moment. On se fie vraiment aux applis ou on se fait souvent dire au décollage des trucs genre : « Ouais, le Föhn est encore loin » ou « Il y a une brèche de Föhn là-bas, mais je n'irai pas jusque là », et tout ça. Je trouve que c'est parfois vraiment limite, les trucs qu'on entend. Ouais, on m'a dit un jour que, par exemple, s'il y a du Föhn, tu es sur une grande partie de l'ancienne face nord simplement dans le Lee. Et je pense que beaucoup sous-estiment ça. Enfin, beaucoup de pilotes, je crois — corrigez-moi, parce que là, tu es devenu le meilleur météorologue ou expert — sous-estiment ça.

[00:10:35] Mais c'est simplement une zone d'abri qu'on a là. Avec le Föhn du sud, on est sur l'ancienne face nord, tout simplement à l'abri, et bien sûr, on peut souvent encore voler avec le Föhn, je le fais aussi. Mais je pense que cette composante d'abri est souvent un peu sous-estimée. Je me rappelle, ce n'était pas si longtemps après son apparition, je me suis lancé dans le brouillard avec un vent du sud de 10 km/h. Ce n'était vraiment plus rien. Ce serait intéressant de voir ça avec les applis d'aujourd'hui. À l'époque, on n'avait pas toutes les informations, mais je me suis lancé, j'ai eu une perte de portance massive, 75 % de fermeture, j'ai dû atterrir en urgence dans une trouée forestière et il n'y avait pas beaucoup de vent. Et je pense que ce sont des situations qui marquent, d'une certaine manière. Tout comme quand on dit, d'accord, j'ai vécu une percée de Föhn, exactement, ou je me suis simplement lancé et j'ai eu une masse d'air pourrie.

[00:11:22] Ça vous rend simplement un peu plus humble ou prudent. Et ça manque évidemment à beaucoup de gens, mais on ne peut tout simplement pas remplacer ces valeurs d'expérience.

[00:11:29] **Lucian Haas:** Comment est-ce que tu procèdes, toi, quand tu veux évaluer une situation de Föhn ? Est-ce que tu pars voler ou pas ? Tu as probablement une intuition, mais est-ce qu'il y a des indicateurs précis qui sont pour toi de vrais "no-go" ou quelque chose du genre ?

[00:11:45] **Chris Geist:** Alors bien sûr. Si je vais voler par exemple dans l'Allgäu, j'ai un massif juste derrière ma porte, un peu à l'écart des hautes montagnes. Là, ça se fait parfois assez facilement et je continue de voler même en cas de Föhn, même s'il y a un peu plus de différence de pression ou que tu vois déjà les lentilles dans le ciel, et ainsi de suite. Là, je dois dire que c'est difficile. C'est vraiment compliqué parce qu'on a par exemple souvent des situations de Föhn dans l'Allgäu où on peut super bien voler. Et si on ne vole vraiment plus du tout dès qu'un Föhn est annoncé quelque part, alors tu ne décolles plus du tout. C'est déjà assez dingue à quel point il y a maintenant des prévisions de Föhn. Je ne sais pas, tu sais mieux que moi. Est-ce qu'il y a vraiment plus de situations de Föhn ou est-ce que les météorologues ou les modèles météo sont simplement plus sensibles au Föhn ? Parce que si on regarde sur le site du DHV, chez Schwanitz, c'est presque tous les jours Föhn-Föhn.

[00:12:33] Et je pense que ça contribue aussi, bien sûr, à ce que beaucoup ne prennent plus ça au sérieux quelque part. Et oui, c'est vraiment une question difficile. Alors comme tu le dis, pour moi, c'est surtout une question d'instinct, non ? Je monte sur mes montagnes, et là je vois, d'accord, peut-être que les Landy sont déjà là ou pas, ou je vois simplement cette

masse d'air claire. Je vois que les Landy sont juste un peu plus proches aujourd'hui. Je jette un coup d'œil rapide aux valeurs du vent sur les anémomètres et là, je peux déjà me faire une idée générale. Ça manque évidemment à quelqu'un qui vient ici pour la première fois et qui s'apprête à voler. Ce sont ces valeurs d'expérience qui, au bout du compte, décident si je décolle ou pas. Et bien sûr, c'est aussi une question d'air. Est-ce que c'est une masse d'air chaud qui me tombe sur le visage en ce moment ? Est-ce qu'il y a des rafales en plus ?

[00:13:15] Oui, exactement. C'est juste cette sensibilité pour la nature. Mais il faut l'apprendre, la développer, sinon ça ne marche pas. Quelqu'un qui ne le fait pas depuis longtemps ou qui n'a tout simplement pas encore cette compréhension de la masse d'air va sûrement prendre une mauvaise décision, j'en suis sûr. Et je ne sais pas exactement comment faire, à part être un peu plus défensif et observer d'abord, rester un peu au décollage, observer un peu, puis

[00:13:37] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il n'y a pas vraiment de recette pour apprendre ça ? Apprendre, ça veut dire s'exposer aux situations. Peut-être ne pas aller voler directement, mais aller au moins à la montagne et vivre l'expérience de ce qu'il y a là-bas. Ça

[00:13:49] **Chris Geist:** j'ai l'impression que ça devient de moins en moins fréquent. On allait vraiment beaucoup à la montagne avant, juste là-haut en parapente, mais on attendait vraiment longtemps, on regardait, on observait les oiseaux, on regardait comment la masse d'air changeait et on redescendait souvent en téléphérique quand on n'était pas sûrs. Aujourd'hui, je pense que c'est plutôt l'exception. Parce que

[00:14:08] **Lucian Haas:** quelqu'un décolle déjà, et on se dit que ça vole et qu'il faut y aller. Tu vois,

[00:14:12] **Chris Geist:** si tu es Schwabe, alors bien sûr, c'est ok si la descente doit aussi être payante, ça ne passe pas du tout.

[00:14:19] Et détends-toi. Je peux le dire parce que j'ai aussi des racines schwabiennes, donc exactement. Mais non, rien contre les Schwaben. Mais oui, avant, je crois qu'on était effectivement un peu plus défensif, on observait un peu plus. Exactement, j'en ai discuté avec ma copine. Elle vient de cette époque, elle a commencé à cette période et on était déjà un peu plus prudents. Mais aujourd'hui, je pense que c'est aussi un peu à cause des réseaux sociaux, et tout a l'air facile d'une certaine manière et oui, on poste des vols avec du Föhn et des trucs difficiles. Alors je ne veux pas diaboliser ça de manière jugeante, mais je pense que beaucoup seraient mieux conseillés s'ils ne volaient pas de temps en temps quand il y a vraiment du Föhn. Mais bon, l'évaluation des risques,

[00:15:04] On en est au sujet.

[00:15:05] **Lucian Haas:** Mais si un élève pilote vient te voir maintenant et te demande : « Hé Chris, comment puis-je acquérir des connaissances en météo le plus rapidement possible ? », qu'est-ce que tu lui réponds ?

[00:15:15] Oui,

[00:15:16] **Chris Geist:** On apprend à voler en volant, non ? Encore une de ces bêtises de moniteurs de vol, mais il y a bien quelque chose de vrai là-dedans. Et enfin, je pense qu'avec ces applis et ces modèles météo, on peut tirer énormément d'infos super rapidement. Sur les sites de vol, la météo, les valeurs de vent, tout ça. C'est génial. Tu peux vraiment progresser super vite et devenir bon, devenir bon rapidement. Mais il faut quand même prendre son temps. Tu ne peux pas dire du jour au lendemain : « maintenant, je sais tout faire ». Et je pense qu'il manque de compréhension à certains sur le fait que là, on va encore... je veux dire, on n'a pas besoin d'ouvrir la boîte de Pandore ici, mais avec la formation des pilotes allemands et tout ça, avec l'A-Schein, ce qu'il signifie, ce qu'il ne signifie pas. Ce qui m'a énormément affecté l'année dernière, c'est qu'un élève a fait un accident, il n'était pas encore vieux,

[00:16:02] Il a fait sa formation chez nous il y a une année et demie environ ou quelque chose comme ça, et il était encore à la limite du brouillard en volant, par mauvais temps, je dirais, à la mauvaise heure, oui, et peut-être aussi à la mauvaise saison. Peu importe. Mais ça me fait mal, d'une certaine manière, parce que nous expliquons pourtant toujours à nos élèves : « Hé les gars, au début, s'il vous plaît, faites 40 vols, ce n'est pas la fin de l'événement, mais c'est le début d'une longue série. » Maintenant, on en est à 55 ou plus, ça dépend des mètres d'altitude. Mais je trouve que c'est parfois un peu naïf de la part des gens de penser : « OK, ils font juste la formation, la formation d'Arschein, et puis ils peuvent soudainement voler en thermique au printemps à la limite du brouillard. »

[00:16:37] Le message n'est pas tout à fait passé quelque part, je pense. Et je ne pense pas que ce soit la faute des écoles de pilotage. On essaie de le transmettre, mais je crois que c'est simplement cette notion d'évaluer les risques, de peser le pour et le contre, qui est passée un peu à la trappe quelque part.

[00:16:49] **Lucian Haas:** Eh bien, ça fait bientôt 20 ans que tu fais de l'école de pilotage. Tu devrais mieux le savoir que moi. Tu as dit tout à l'heure que tu avais probablement commencé en 2008. Probablement, exactement. Les dernières découvertes archéologiques dans ton... C'est ça.

[00:17:08] Il était écrit sur Xing que c'était en 2008. C'était

[00:17:12] **Chris Geist:** 2008, je crois, oui. Alors on dit

[00:17:14] **Lucian Haas:** ...parfois, presque 20 ans. On se rapproche. Mais est-ce que l'attitude des gens qui viennent vers toi en tant qu'élèves pilotes a aussi changé pendant cette période ? Est-ce qu'ils sont différents aujourd'hui ? Sont-ils peut-être plus enclins à prendre des risques qu'avant ?

[00:17:32] **Chris Geist:** Oui, enfin, c'est différent. Je ne veux pas généraliser, mais c'est vrai qu'il y a un truc, je pense vraiment que ça a un peu à voir avec les réseaux sociaux et tout ça. Ils sont plus enclins au risque, oui, c'est ça. Même si c'est difficile à dire, le public a clairement changé. Avant, c'était plutôt des sportifs de plein air, des grimpeurs, qui venaient et qui avaient déjà une certaine compréhension de la nature ou qui avaient déjà fait beaucoup de choses dehors.

[00:18:00] **Lucian Haas:** Et en tant qu'escaladeurs, ils ont probablement une relation différente avec le risque, parce que tu sais toujours que tu peux tomber, que tu dois t'assurer, que c'est l'état de la roche, et tout ça. Et on décide aussi, aujourd'hui je ne monte pas parce que c'est trop glissant, parce que c'est trop humide ou quoi.

[00:18:14] **Chris Geist:** toujours. Exactement. C'est vrai, exactement. Alors, il y avait ce truc avec la météo, j'ai souvent remarqué qu'ils étaient naturellement un peu plus prudents. Et ça m'a plu. C'était bien, tout simplement. Ils n'étaient pas automatiquement plus doués, les grimpeurs, pas de question, ils ne le faisaient pas mieux que les autres maintenant. Mais exactement, cette composante météo, elle était déjà un peu ancrée dans leur esprit, genre, d'accord, s'il dit que ça ne va pas, ils l'acceptaient souvent. Et ça, ça a changé. Et bien sûr, beaucoup étaient aussi un peu sportifs quand ils étaient sur le terrain. Une certaine sportivité n'est pas du moins un inconvénient au début quand on apprend le parapente, pour savoir comment tenir la voile ou pour ne pas se prendre les pieds dans le tapis, et ainsi de suite. Et ça a changé. Alors, beaucoup viennent, je vais le dire franchement, de la grande ville, du bureau en zone urbaine, n'ont jamais été dehors et veulent soudainement faire du parapente et pensent que, d'accord, on peut juste réserver une session de parapente et qu'on n'a pas besoin de l'apprendre.

[00:19:03] Et ça, oui, ça a changé. Mais c'est évidemment un phénomène qui touche toute la scène, toute la communauté. Le fait que beaucoup de gens arrivent avec un manque de compréhension de base de la nature, du côté "outdoor", et bien sûr de la météo.

[00:19:17] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as, ou est-ce que vous avez, en quelque sorte un peu adapté la manière dont vous enseignez le parapente ? Est-ce que vous faites ça différemment aujourd'hui ? Est-ce que vous faites d'autres exercices ou est-ce que vous montrez aux gens le ciel, la nature, les oiseaux, peu importe ce qu'ils n'ont jamais vu en ville, comme le fait qu'un goéland puisse faire des boucles et tout ça, en disant : « Hé, regarde ça ».

[00:19:36] **Chris Geist:** Exactement. On fait ça énormément. Et on reste juste assis à regarder et à observer. Et je trouve ça super important. Et je vois maintenant le métier des moniteurs de vol davantage comme le fait de dire, d'accord, on ramène les gens un peu plus vers la nature, comme on enseigne vraiment le parapente. Donc ceux qui l'acceptent sont super contents et ça laisse des traces vraiment belles, je vais dire ça comme ça. Ou alors, ils n'arrêtent plus. Il y en a quelques-uns que tu peux aborder et ils ne comprendront jamais, à 100 %. Mais je pense que la clé est un peu enfouie là, simplement dans le fait de revenir un peu vers la nature. Et de revenir à l'observation. Et ça se traduit aussi avec le parapente. Je dis toujours que le parapente, c'est 80 % de ressenti et 20 % de technique. Et c'est un peu comme ça.

[00:20:19] **Lucian Haas:** Vous pourriez faire une formation de Hike-and-Fly, où il faut fondamentalement monter à pied, peu importe la destination. Oui, ça permettrait de...

[00:20:25] **Chris Geist:** ça changerait beaucoup, je pense. Quand on se gagne la montagne un peu comme ça, ça a quelque chose. Tu le sais toi-même et moi aussi. En fait, maintenant, je fais presque exclusivement du Hike-and-Fly, ou Hike-to-Fly comme on dit maintenant. Quand on part en itinérance ou autre chose, je trouve ça juste génial. Et exactement, on peut observer un peu les fleurs et les petits oiseaux et c'est

[00:20:44] **Lucian Haas:** ...just a bit closer to nature again. From this, I'd say, more urban audience you have today or something, you also notice that some of these people, who might also quit again later because they just did it as a sort of "event" character, they do it for a year or two, or maybe not, but they go on a flight trip, say, I've had that too. I was once in Algodonales or whatever. And then they realize, I don't have the time for that at all. And then they quit again.

[00:21:12] **Chris Geist:** Exactement. Oui, c'est souvent le cas. Alors, sur le nombre de personnes qui arrêtent, ou pas, je crois que la DRV a de bonnes statistiques, je ne les ai pas suivies de près, mais c'est bien le cas. Oui, beaucoup s'aperçoivent seulement pendant ou après la formation ce qu'il y a vraiment derrière. Et soyons honnêtes, si tu habites en grande ville, que tu as une famille, un travail qui te prend tout ton temps et peut-être un autre hobby, alors c'est vraiment difficile de prendre vraiment du temps pour le parapente. Et il faut simplement le prendre, sinon tu ne peux rien faire de bien. Tu dois devenir un bon pratiquant de parapente. On le sait. Et oui, je pense que tu peux pratiquer le parapente dans un cadre sécurisé, avec des voyages en vol, des cours SIV, donc de la formation, mais il faut bien sûr payer et rester un peu en contact avec l'école de vol. Et là, je pense que c'est faisable.

[00:21:57] Alors, on peut le faire de manière relativement sûre, même avec peu de temps de vol, si on participe un peu aux formations complémentaires et qu'on n'apprend pas à la dure, comme doivent le faire les jeunes qui n'ont pas d'argent, ceux qui

[00:22:08] **Lucian Haas:** pas ça

[00:22:08] **Chris Geist:** On apprend par les erreurs. Combien de galères as-tu eues pendant ta phase d'apprentissage ? Je peux le sentir. Il faut essayer plein de trucs, mais pour les parents, ce n'est évidemment plus une option. Et ensuite, il faut investir de l'argent dans la formation continue et rester à l'école de pilotage. Là, ça passe. On fait grosso modo la même chose en plongée ou dans d'autres sports. Dans un cadre relativement sûr, tu peux déjà pratiquer. Mais tu ne deviendras évidemment jamais un pilote indépendant, autonome, c'est clair. Donc là, il faut investir beaucoup de temps.

[00:22:30] **Lucian Haas:** Apprendre par la douleur. Combien de douleurs as-tu eues pendant ta phase d'apprentissage ? Je te l'ai...

[00:22:35] **Chris Geist:** Oui, je l'ai dit. En fait, je n'ai jamais eu d'accident de parapente à ce sujet. Bien sûr, j'ai déjà dû utiliser des secours lors de tests et en vol de longue durée. Pas autant que la génération actuelle, mais ils vont évidemment encore un cran plus loin, je pense. Mais je ne me suis jamais blessé. J'espère que ça ne m'arrivera plus. Mais oui, et je n'ai pas encore fait d'atterrissage dans les arbres. Je devrais vraiment essayer ça un jour. Je devrais peut-être juste m'y jeter une fois.

[00:22:58] **Lucian Haas:** Les arbres sont vos amis, et on ne devrait avoir que des amis. Alors, foncez.

[00:23:03] **Chris Geist:** Mes études de forestier, ça m'aiderait carrément dans ce cas. Oui, là, je peux me calmer. Ou alors j'appelle vite mes collègues. Tu as dit que tu avais passé ton examen en 97. Oui. Je

[00:23:13] **Lucian Haas:** mais

[00:23:13] **Chris Geist:** j'ai aussi lu ça. Je l'ai vu une fois.

[00:23:14] **Lucian Haas:** Je ne le savais vraiment pas avant. Il est écrit 97 ici. Mais d'après ce que je sais, tu as aussi une mère, comme tout le monde, mais une mère qui faisait aussi du parapente et qui aurait fait partie des pionniers. Je l'ai lu. Oui. Raconte-moi un peu pour ta mère. Comment est-elle arrivée au parapente ? Salut maman, si tu écoutes le podcast. Et comment as-tu vécu ça à l'époque ? Oui,

[00:23:36] **Chris Geist:** En effet. C'était vraiment marquant, je dois vraiment le dire. Je sais, tu me connais avec mon passé et tout ça, c'était hier, mais je crois que c'était vers 85 ou 86 qu'elle a commencé, je pense. Il s'appelait Peter Rieger à l'époque. Dans le Jura suisse, je crois, d'une manière ou d'une autre. C'est l'une des premières écoles de vol, je crois,

aussi. Ça m'a énormément marqué, le parapente, avec le recul. Enfin, c'était en 86, comme je l'ai dit. Et elle m'a toujours emmené avec elle sur toutes les sorties qui étaient faites. Et en fait, j'ai aussi observé à l'époque quelqu'un s'écraser et mourir. Oui, quel âge j'avais à ce moment-là, je ne sais plus du tout, aucune idée, autour de douze ans ou comment c'était. Cette histoire m'a déjà marqué. Donc

[00:24:13] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est peut-être ça, enfin, pas la source, mais la base de ta réflexion sur la sécurité ? Le fait d'avoir vu, avec ton empreinte d'enfant, que "boh, ça peut te tuer" et que tu ne veux pas que ça t'arrive.

[00:24:25] **Chris Geist:** J'ai toujours été passionné par l'aviation, comme je l'ai dit, j'ai fait mon premier vol en parapente à douze ans avec ma mère. Mais ça ne m'a pas vraiment intéressé pendant longtemps. À l'adolescence, on a d'autres priorités. Mais bien sûr, mon père a aussi eu un accident d'avion, il a percuté la montagne, à Kitzkesch en Suisse. J'avais, je crois, sept, sept ou huit ans, je ne sais plus. Oh wow. Oui, donc l'aviation est simplement présente dans ma famille. Et oui, c'est peut-être aussi pour ça que la sécurité est un peu importante pour moi. Ça n'a aucune raison commerciale, je te l'ai déjà dit tout à l'heure, c'est juste que ça m'occupe et je veux aussi que ça puisse être pratiqué de manière relativement sûre, oui.

[00:25:02] **Lucian Haas:** Avant d'être devenu moniteur de vol, tu as dit tout à l'heure que tu avais aussi étudié la foresterie ? Oui. Pourquoi ça, si tu étais déjà tellement accro, probablement au vol ? Ah, ça, oui, non,

[00:25:15] **Chris Geist:** Alors en fait, ça m'a vraiment pris aux tripes. Pour le vol, c'est seulement vers, oui, 18, 19 ans que j'ai commencé. Au début, c'était peut-être pas encore aussi extrême que ce que ça a fini par devenir. Ça est arrivé pendant mes études en fait. Et la foresterie était ma deuxième grande passion, je dois dire. Donc je me serais bien imaginé continuer si ce foutu vol n'était pas arrivé. Oui. Et, enfin, mon grand-père était forestier, mon oncle aussi. Ça vient un peu de là. Et, oui, donc ça, je me serais bien imaginé continuer. C'était déjà un truc cool. Mais le parapente était tellement puissant et tellement, tellement m'a marqué, que j'ai dû... j'ai fini mes études, je n'ai plus travaillé en forêt, j'ai fait mes stages bien sûr et tout, mais je suis tout de suite glissé dans le milieu du parapente.

[00:26:04] Mais je ne le regrette pas. Franchement, non, je ne regrette vraiment rien. Tout s'est bien passé. Ma famille, je viens aussi d'une famille d'universitaires et tout ça. Mes frères, Heidisch est dentiste, Andrisch est physicien, tous les deux docteurs et tout le reste, ils se sont bien étouffés les mains sur la tête en disant : « Il va devenir moniteur de vol ». Et au début, pour la famille, ce n'était pas vraiment sexy. Tu es le plus jeune ? Mais ils ont fini par accepter. Pardon ? Tu es le plus jeune ? Oui, je suis le plus jeune. Le benjamin. Oui, exactement.

[00:26:34] Et j'ai fait mon truc avec l'instruction de vol. Et seulement quand ça a commencé à marcher, même là, ils l'ont vraiment accepté. Et je crois qu'ils me jalonent maintenant parfois un peu pour la liberté que j'ai. Évidemment aussi à cause de ça et de l'indépendance. Est-ce qu'ils volent aussi ? Oh oui, c'est pour l'année prochaine. Exactement, ils volent aussi. L'un a enfin passé son brevet. Il a commencé avec maman, genre à 86 ans, il a quand même passé son brevet. Exactement. Et l'autre avait déjà son brevet. Et ils recommencent maintenant. Donc les trois frères Geist pourront bientôt décoller à plein régime. Ça

[00:27:11] **Lucian Haas:** le grand trio de fantômes. Exactement. Mais après, tu dois lui réexpliquer la météo ou un truc du genre. Ou alors le physicien est tellement plus calé et il peut expliquer tout ce qui se passe dans l'atmosphère. Ah,

[00:27:24] **Chris Geist:** Lucian, oui, je ne sais pas si tu as des frères et sœurs ou quoi, mais je suis le benjamin, le petit frère. Ils ne me croient absolument pas. Je les envoie simplement à nos instructeurs de vol. Et pour mon fils, je n'ai pas encore tout abandonné. Il m'écoute encore, mais mes grands frères ne m'écoutent plus. Ils font encore du bruit par douleur. Ils s'obstinent.

[00:27:46] **Lucian Haas:** Lärm à cause de la douleur. Eh bien, tu fais aussi des cours SIV. Est-ce que tu penses que tes frères viendraient faire un cours SIV avec toi ? Ah, l'un d'eux l'a déjà fait, oui, Wolfi. Avec toi au micro, en quelque sorte ?

[00:27:56] **Chris Geist:** Non, heureusement pas. Je ne sais pas non plus si

[00:27:59] **Lucian Haas:** il le

[00:27:59] **Chris Geist:** veut essayer parce qu'il ne meurt pas. Probablement mille morts parce qu'il ne m'écoute pas. Non, c'était vraiment avec mes instructeurs de sécurité et ça a dû être incroyablement drôle. Mais je ne me laisse plus faire, je pense. Enfin, j'aime bien donner des conseils. Mais c'est vrai que c'est comme avec les autres pilotes. Je dis toujours que je n'ai plus besoin de sauver tout le monde. Bien sûr, je ne sais pas tout non plus, mais je partage volontiers mes connaissances avec ceux qui veulent écouter. Et les autres, ils devront bien essayer par eux-mêmes. Les

[00:28:26] **Lucian Haas:** doivent ressentir. À propos, tu viens de dire que tu as vécu mille morts en tant que formateur de sécurité. Est-ce qu'on meurt vraiment mille fois là-dessous ? Enfin, je fais...

[00:28:35] **Chris Geist:** ça fait déjà un jour ou deux avec les cours SIV. Je suis déjà, enfin, c'est clair, si je recommence la saison bientôt, ça va repartir au lac de Garde, je suis déjà excité quand le premier pilote sort. Et là, je suis déjà tendu, jusqu'à ce que je me rende à nouveau compte : d'accord, je rentre dans mon flow et je sais que je peux tout gérer et gérer ça maintenant. Et je pense aussi que j'ai simplement vu énormément de choses. Ça me donne une certaine sérénité et du calme. Je pense avoir déjà vu les manœuvres les plus spectaculaires. Ces dernières années, rien ne m'a vraiment plus surpris. Et à cause de ça, je suis devenu plus calme, ou plus calme, aussi à la radio. Et j'espère que les élèves le remarquent aussi et que je peux ainsi transmettre encore plus.

[00:29:22] Depuis que je ne fais plus tous les entraînements seul, parce qu'on a maintenant une bonne équipe de formateurs en sécurité, j'ai de nouveau un esprit super positif. C'est juste une question d'aile, il y a tellement de choses à transmettre. Je pense que si tu fais énormément d'entraînements ou si tu travailles énormément en tant que moniteur de vol, tu finis par faire un burn-out quelque part, tu finis par te sentir coincé dans une sorte de routine. Et ce n'est pas mon cas actuellement. J'ai le luxe d'avoir une grande équipe et je peux maintenant choisir les meilleures opportunités, je fais autant d'entraînements que je veux, comme je le juge bon pour moi. Et là, j'essaie aussi de transmettre énormément de choses.

[00:29:52] **Lucian Haas:** à transmettre aux gens. On a parlé tout à l'heure d'un petit changement d'état d'esprit chez les élèves-pilotes et tout ça, sur les années, sur la manière d'aborder les choses. Est-ce que ça a aussi changé avec les gens d'aujourd'hui qui viennent à tes cours SIV ? Est-ce qu'on arrive aujourd'hui en tant que nouvel élève avec une licence A en disant : « je veux tout casser ici et je veux directement voler en selle » ou autre chose ? Enfin, cette exigence, tu as parlé des réseaux sociaux, tout doit avoir l'air génial. Ils ont tous direct la GoPro sur le casque et il faut forcément que ce soit cool, la façon dont on fait ça, d'une manière ou d'une autre.

[00:30:24] **Chris Geist:** s'effondrer. Ils arrivent tout de suite, donc vraiment surtout les jeunes et ainsi de suite, ou même les parents, ils arrivent tout de suite et ensuite ils l'ont fait de manière brutale. Ils ont

[00:30:30] **Lucian Haas:** toute la

[00:30:30] **Chris Geist:** penser la performance. Ils doivent maintenant faire le "Full-Style" et maintenant, c'est devenu assez dingue. Ça a aussi un peu augmenté, je dirais. Ils ne prennent pas le temps, ils veulent juste, bam, "hé, je dois tout tester ici". Et oui, je peux comprendre. Je trouve ça quand même cool s'ils abordent ça avec un esprit ouvert, mais ça a changé brutalement. Ils ne sont plus comme ça, la plupart, enfin on parle toujours du montage, non ? La plupart prennent déjà un risque plus élevé, oui, ils prennent un risque plus élevé.

[00:31:02] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est un peu la "GoProisation" ? On le voit sur YouTube. La GoProisation,

[00:31:07] **Chris Geist:** Oui. Celui-ci.

[00:31:07] **Lucian Haas:** l'autre a décollé comme ça, je veux décoller comme ça aussi, sinon je ne suis pas assez cool,

[00:31:12] **Chris Geist:** ou quoi ? Oui, plus c'est spectaculaire, mieux c'est. Trop stylé, regarde comment j'ai atterri là et je n'ai même pas eu besoin du sac de secours. Oui, oui, ils sont déjà là, ils sont déjà assez dingues par moments et ils veulent mettre le paquet. Mais bien sûr, il y a aussi l'autre côté, ceux qui sont vraiment ultra-défensifs. Et, enfin, c'est aussi ça la super mixité, non ? Au lac de Garde, tout le monde se retrouve. Tu as le pro de l'Akkou qui veut apprendre ses Helis ou Rhythmics ou même des Infinite, mélangé à quelqu'un qui n'ose même pas mettre ses oreilles au vent au-dessus du lac de Garde. Et je trouve ça super intéressant dans le cours SIV aussi, de prendre en charge ces gens de manière si individuelle. On adapte toujours le programme au pilote ou à la pilote. Et je trouve aussi que c'est ça le côté passionnant

de notre métier. Le sujet de la pédagogie. Malheureusement, nous ne sommes pas du tout, en fait pas du tout formés pour ça.

[00:31:59] Eh bien, c'est toujours le même genre de choses. Il y a des crises de nerfs et les gens commencent à pleurer. Et bien sûr, énormément d'émotions remontent. On le voit vraiment de manière très extrême lors des cours SIV, parce que ça met les gens sous pression. C'est passionnant. Enfin, c'est vraiment passionnant. Mais je dis souvent à mes moniteurs et à moi-même que les gens arrivent souvent avec un énorme bagage. Parfois venant de leur vie privée, qui n'a rien à voir avec le parapente. Et dans ces situations extrêmes, je crois que ça finit par sortir. Mais il faut aussi que l'instructeur et le moniteur de cours SIV se dise : « Hé, il y a des problèmes là. Ce n'est pas mon domaine. » On n'est pas du tout formés pour ça. Il faut simplement dire : « OK, nous sommes des moniteurs et nous voulons avant tout transmettre la pratique du parapente. »

[00:32:44] **Lucian Haas:** Quand des gens hyper motivés arrivent, qui veulent vraiment tout déchirer et tout ça. Comment tu les freines, toi ?

[00:32:51] **Chris Geist:** Je les freine généralement moi-même. Enfin, chaque entraîneur a son propre concept. Mais je suis ce genre d'entraîneur. J'aime bien pousser aussi, bien sûr. Donc, si quelqu'un veut vraiment aller au bout, je le pousse aussi au-delà de ses limites et là, tu vas vraiment sentir les choses. Exactement.

[00:33:01] **Lucian Haas:** la limite, et là tu vas enfin y arriver correctement. Exactement.

[00:33:03] **Chris Geist:** Oui, enfin tant que ça reste safe. Je regarde bien, évidemment. Je sais maintenant plutôt bien ce que la personne peut supporter. Que tu le croies ou non, beaucoup ne me croient pas, mais j'ai vraiment, je pense, une très bonne connaissance de l'humain. Enfin, je dois juste regarder certaines personnes et savoir, ok, là je dois le prendre comme ça, là je dois le prendre comme ça, et là je dois le prendre comme ça pour qu'il soit content, et pour lui, comme ça. Et je pense que c'est une capacité qu'on ne peut pas vraiment entraîner. On l'a ou on ne l'a pas. Et ça fait aussi un bon entraîneur, quand tu sais comment tu dois simplement aborder ton interlocuteur. Et je les prends de manière bien sale s'ils le veulent. Mais je peux aussi être vraiment défensif quand je remarque, ok, il y en a un qui est ultra prudent. Et ils se freinent eux-mêmes, comme je disais. Je les laisse faire ce qu'ils veulent souvent. Et puis ils se rendent compte eux-mêmes, ok, ça ne passe pas vraiment maintenant. Là, je dois vraiment écouter l'entraîneur. Et maintenant, on va juste construire ça de manière plus logique. C'est ma façon de faire.

[00:33:49] **Lucian Haas:** Existe-t-il une structure vraiment logique pour aborder les cours SIV ? C'est-à-dire, quelles manœuvres devraient suivre lesquelles ?

[00:33:57] **Chris Geist:** Oui, alors qu'est-ce que ça veut dire, les priorités ? Tu le sais toi-même, le parapente dépend de la météo, non ? Et bien sûr, on aimerait construire toute la formation de manière logique si je savais toujours avec certitude qu'on aurait ces cinq ou six jours de conditions de vol parfaites. Alors là, ça se fait, on peut construire ça logiquement. Mais si tu sais maintenant, d'accord, deux jours sautent déjà parce que la météo est pourrie, alors tu dois replanifier en conséquence. Et c'est aussi l'un des gros défis en tant qu'instructeur, c'est de dire, d'accord, on veut toujours adapter le tout à la météo et au public. Je trouve qu'il y a vraiment de grosses priorités au début, bien sûr, les fermetures. Et par là, je veux vraiment dire les grosses fermetures, donc aussi les fermetures en pleine accélération, comment y réagir, parce que c'est un pur réflexe, il faut l'entraîner. Il faut entraîner l'arrêt de l'aile, il faut apprendre les réactions. Et bien sûr, toutes les histoires de décrochages.

[00:34:42] Et le troisième point, ce sont les manœuvres de descente. Et là, où tu mets tes priorités lors de la première formation, je pense que chacun doit vraiment décider un peu pour lui-même. Tu peux tout tester, et il se peut bien qu'à la fin de la formation, tu ne puisses rien faire, rien du tout, à 100 %. Mais bon, il y a quand même une structure logique. Exactement, les décrochages et les fermetures, c'est évidemment le sujet principal, je trouve. Et ça me fait parfois vraiment mal quand je regarde ces analyses d'accidents, je veux dire, je suis en contact étroit avec le DHV, j'ai aussi un peu travaillé avec eux et tout ça. Et quand tu regardes les parties non blessées, c'est vraiment triste parfois, que des gens pourraient peut-être encore être en vie ou ne pas être gravement blessés s'ils avaient simplement réussi à rattraper la fermeture ou à avoir fait le décrochage un peu plus tôt. Ouais.

[00:35:25] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a, c'est encore très généraliste comme réflexion, mais est-ce qu'il y a une sorte de compétence de base que tu redécouvres sans cesse et où tu te dis qu'il manque ça aux pilotes en fait ?

[00:35:38] **Chris Geist:** Oui, la rapidité, le réflexe, tout simplement. Parce que parfois, ça va vraiment très vite. Et là, on revient justement au sujet du cours SIV. C'est là qu'on apprend, je veux dire, c'est ça le truc, non ? Je ne sais pas combien de fois je peux le dire ici, mais avec Arschlein, tu apprends, oh là là, mec, détends-toi, voilà le moniteur de vol qui arrive,

[00:35:55] là

[00:35:55] **Lucian Haas:** je ne dois rien faire.

[00:35:55] **Chris Geist:** tralala, détends-toi ici, des oiseaux ici, là, blablabla. Ouais, c'est tout cool. C'est vrai aussi. Au début, il faut bien sûr juste ralentir un peu les gens. Mais on dit aussi de ne pas tirer...

[00:36:03] **Lucian Haas:** donc sur les suspentes et d'autres manières aussi

[00:36:04] **Chris Geist:** Quoi. Exactement. Maintenant, détends-toi, tranquillement, oui. Et c'est bien sûr tout à fait correct au niveau de la marche, oui. Mais pendant le cours SIV, ça fait "Bam". Là, chaque seconde compte. Et si jamais "Bam" penche vers l'avant, tu dois le rattraper rapidement. Et c'est ça qui dépasse les gens. C'est tout simplement le sujet. Et tu dois apprendre ça. Tu ne peux pas dire "je vais m'en sortir d'une manière ou d'une autre". Non, ce sont des réflexes qu'il faut simplement acquérir. Tout comme le vélo et d'autres choses aussi, oui. Ça doit aller vite.

[00:36:32] **Lucian Haas:** Tu travailles avec des simulateurs ?

[00:36:35] **Chris Geist:** Uh, là tu ouvres encore une boîte de Pandore là. Oui, exactement. J'aime bien les boîtes de Pandore. Alors, on est en fait, on est vraiment dans l'école de pilotage. On a tout de suite sauté sur cette expérience, cette histoire avec les simulateurs. On a acheté immédiatement 16 simulateurs pour l'école de pilotage. Également pour le Gardasee. En bas, on en a encore quelques-uns. On a donc un ensemble de simulateurs suffisants. Je ne veux pas tout maudire et juger maintenant. Ça aide déjà l'un ou l'autre. Mais on n'a évidemment pas commencé à travailler avec des simulateurs seulement récemment, on a déjà fait des cours SIV complets où on est tous montés dans les simulateurs. Et on a fait ça. Mon expérience est que, oui, pour la plupart, ça n'apporte pas tant que ça. Ils décollent, on leur montre avant dans le simulateur, ici les mains, là les mains. Et puis ils décollent,

[00:37:21] 1700 mètres, Gardasee, pouf, tout est parti. Et, enfin, je n'ai pas encore vu de grande différence. Je pense en fait que ça apporte quelque chose, pour certains en tout cas. Peut-être même un peu plus dans l'étude des débutants, avec les postures de commande, comment, quoi. Pour le cours SIV, j'ai tout essayé. On a parfois complètement enlevé la théorie, ça n'a fait presque aucune différence. On a entraîné avec des simulateurs avant, puis on est partis en l'air, ça a servi pour certains, pour d'autres rien du tout. Je ne dirais pas ce qui est bien ou mal là. Mais je ne dirais jamais que tu dois être passé par le simulateur avant pour pouvoir le faire ensuite. Je pense que le pilotage, on l'apprend en volant, évidemment.

[00:38:01] **Lucian Haas:** Et maintenant, on ajoute un étage : le simulateur avec des lunettes 3D ou un truc du genre, où on te simule vraiment un vol. Tu as déjà testé ça ?

[00:38:10] **Chris Geist:** Non, mais je ne veux pas diaboliser ça. Il y a certainement des gens qui en vivent ou qui le font pour leur métier. Je ne suis pas un fan de simulateur, tu l'as peut-être déjà compris. Ça peut être utile pour certains, mais les gens volent déjà si peu, non ? Ils sont déjà si peu en l'air, pour ensuite passer du temps dans un simulateur. Bien sûr, le grand transport aérien dit le contraire, non ? Je veux dire, là-bas, tout le monde est dans le simulateur pour garder la routine. Mais je pense aussi qu'un 747 est tout simplement plus prévisible, non ? Tu te dis : d'accord, là il y a tant de poussée, alors l'avion fait ceci ou cela. Ça ne marche pas pour nous avec le vol libre. Il y a beaucoup de ressenti là-dedans. Alors, 80 % de ressenti, 20 % de technique, ce n'est pas juste une expression, je crois vraiment que c'est comme ça. Et les voiles réagissent différemment selon la masse d'air. Je veux dire, ce sont des morceaux de tissu qu'on a au-dessus de nous, non ? Et ça réagit différemment selon les masses d'air.

[00:38:57] Et c'est pour ça que je pense que tu dois entraîner ton instinct et tes sens ; le simulateur peut certainement t'apporter quelque chose, mais ce n'est pas l'outil d'apprentissage ultime pour l'instant.

[00:39:08] **Lucian Haas:** Mots-clés, encore un mot-clé, je ne sais pas si c'est aussi un truc pour toi, l'entraînement mental.

[00:39:14] Oh, carrément. Est-ce que tu fais ça avec tes, enfin, est-ce que tu,

[00:39:17] **Chris Geist:** Oui, j'y travaille. C'est un tout nouveau terrain pour moi. Ma copine Erika m'aide là-dedans. Exactement. On rigole tout le temps. C'est, enfin je veux dire, c'est un point. C'est tout à fait clair. Et j'essaie depuis des décennies de simplement l'intégrer quelque part. Mais il y a bien sûr aussi des profils très différents, non ? L'un dit : "Oh, mais je ne paie pas pour un entraînement mental. Je veux de l'action pure et dure." Et puis il y a ceux qui se sentent totalement concernés et qui disent simplement : "Hé, c'est génial,"

[00:39:48] c'est, c'est clair pour moi. Et je trouve aussi que c'est super pertinent de l'intégrer quelque part. Je vais aussi essayer d'intégrer ça un peu à l'avenir pour les gens qui le veulent. On avait déjà essayé ça à l'époque avec Yvonne Date, quand elle commençait juste à aller dans cette direction, et aussi avec quelques autres mental trainers. Oui, c'est un sujet très, très difficile. Mais ça en fait partie. Je veux dire, quiconque pratique le parapente sait que la peur et le sentiment de bonheur en pratiquant le parapente sont super proches.

[00:40:18] et d'autres approches, je vais citer le sujet pour une fois,

[00:40:22] **Lucian Haas:** difficile, mais important. Oui, j'ai parfois l'impression que pour certains, au moins en vol, la peur fait partie intégrante du sentiment de bonheur. Enfin, ils ne se sentent heureux qu'à l'atterrissage s'ils ont eu une sacrée peur juste avant, en quelque sorte.

[00:40:36] **Chris Geist:** Au moins d'après ce que vous racontez. La taille des testicules augmente à nouveau de façon exponentielle à mesure qu'on approche de l'atterrissage. Donc, parfois, j'aimerais bien avoir l'image là-haut, comment, enfin, je trouverais ça super intéressant de voir en fait, aussi en parapente, directement par l'instructeur et le pilote, et puis tout le monde peut regarder pourquoi on clique, il a les yeux écarquillés ou quoi que ce soit. Enfin, je trouve ça super intéressant. Mais le parapente est vraiment aussi un sport super, super sympa. Et oui, bien sûr, ce qui se raconte après à l'atterrissage ou comment les gens se sentent dans les airs, l'un n'a souvent rien à voir avec l'autre. Mais là où vous le dites, c'est en fait, je crois, aussi le difficile à juger, même maintenant pour les débutants.

[00:41:18] C'est un petit point à huit kilomètres, un point rouge à huit kilomètres de là. Tu ne sais pas si c'est Karl Uwe de Kastel-Brauxel qui essaie de se poser depuis une heure et qui est en train de paniquer, pour parler français. Ou si c'est Kriegel qui est en train de naviguer dans les X-Apps en ce moment même. Apprendre à évaluer ça, tu le vois déjà avec les piétons. Oui, regarde, il y a un parapente là-haut, mais tu ne sais pas exactement ce qui se passe vraiment pour lui en ce moment ou ce qu'il fait là-haut pour maintenir le parapente ouvert ou quoi que ce soit. C'est super, super difficile, non ? Ça ne m'est devenu clair qu'il y a quelques années, en fait, que les gens ne peuvent pas du tout juger si la personne là-haut s'amuse ou si elle lutte pour sa survie. Comment tu fais pour...

[00:41:55] **Lucian Haas:** à vos élèves en vol ? Je leur dis exactement ça. Qu'on ne peut pas le savoir. Donc, si vous voyez quelqu'un là-haut, ça peut être Kriegel qui surfe sur l'onde de foehn ou ça peut être n'importe qui qui est coincé dans le rotor de foehn et ne sait pas comment redescendre.

[00:42:08] **Chris Geist:** En fait, je leur dis exactement ça. Et ils l'acceptent aussi. Ils captent le truc. Et puis, pour certains, ça fait un petit déclic. Et je trouve ça cool de voir ça. Ils commencent alors à y réfléchir davantage. Oui, ça aide. Ça aide en tout cas. Et je pense que ce sont parfois des recettes très simples. Enfin, je veux dire, on est tous assez simples comme fonctionnement. Personnellement, surtout en ce qui concerne le parapente. J'essaie simplement de donner aux gens des recettes simples. En général, ils s'en souviennent et ça évite de rendre les choses trop complexes. Bien sûr, c'est souvent plus complexe qu'on ne le dit. Mais je pense qu'en exagérant un peu ou en simplifiant un peu, ça aide parfois les gens à...

[00:42:47] **Lucian Haas:** pour que ça reste en tête. En 20 ans, presque 20 ans, que tu fais de l'école de vol et aussi des cours SIV et tout ça. Les gens ont pas seulement un peu changé, comme on en a déjà discuté, mais aussi le matériel

qu'ils utilisent. Les parapentes ont aussi évolué au fil des années. Du point de vue d'une personne axée sur la sécurité comme toi, je dirais. Oui. Côté positif ? Cette évolution ? Oui, c'est bien sûr aussi un

[00:43:13] **Chris Geist:** un sujet très vaste. Encore une fois.

[00:43:15] **Lucian Haas:** une boîte. Haha. Encore une boîte, exactement.

[00:43:17] **Chris Geist:** Mais une aile passionnante, bien sûr. Et oui, tu sais, j'ai aussi travaillé pour des fabricants de parapentes autrefois, chez Airwave, chez Swing. J'ai travaillé comme pilote test pour deux organismes de certification et c'était une période passionnante. J'en suis super reconnaissant. J'ai aussi réussi à me bâtir un peu de réputation, bien sûr, mais j'ai aussi appris énormément de choses. Je suis vraiment reconnaissant d'avoir pu vivre cette période avec les fabricants et les centres de test, et d'avoir simplement appris beaucoup de choses sur les parapentes. J'ai aussi trimmé une aile freestyle qui s'est bien vendue, et c'était une période géniale. Grâce à ça, je pense avoir une assez bonne vue d'ensemble sur ce qui s'est passé ces dernières décennies. Mais, je pense qu'il faut faire une petite distinction. On peut tout à fait discuter du sujet des deux lignes plus tard. Mais je pense que dans le segment A, il s'est passé beaucoup de choses, beaucoup de choses positives.

[00:44:05] Je peux me souvenir que les premiers voiles de classe A étaient parfois dangereux, il faut vraiment le dire. Ça peut paraître paradoxal, surtout avec les histoires de décrochage. Je veux dire, j'ai dû interviewer Tony Bender ou quelque chose comme ça, il disait toujours : « Oh, mais je ne vais pas me faire tuer, je ne vais pas me suicider. » C'est toujours dans sa tête. Les voiles ont effectivement, je pense, évolué en bien à cet égard, surtout pour les décrochages et tout ça. Je connais des voiles d'avant qui, en cas de décrochage, si tu ne les orientais pas correctement, partaient direct en décrochage profond infini. Ils allaient jusqu'en dessous de la tête du pilote. Si, en plus, il était un peu sur le frein et faisait une figure de profil, ils partaient complètement en vrille. J'ai vu une vidéo d'un Falcon 1-2, c'était un collègue à moi, il est parti tout droit, vraiment. Je n'ai pas vu ça depuis plusieurs décennies.

[00:44:52] Les ailes ont déjà connu une évolution brutale, surtout dans les catégories inférieures ; elles offrent des performances incroyables avec une bonne sécurité, et on voit rarement des cas extrêmes, même s'il en existe encore, mais c'est plus rare qu'avant. Il y avait des ailes qui étaient vraiment... je me suis vraiment toujours demandé comment elles avaient pu obtenir leur homologation. Et elles étaient parfois vraiment dangereuses.

[00:45:12] **Lucian Haas:** Ça veut dire que, du moins quand les gens viennent avec des ailes de catégorie A, tu peux être plus serein en tant que moniteur de sécurité qu'avant ?

[00:45:18] **Chris Geist:** Oui, en moyenne bien sûr. Je veux dire, il y a encore quelques exceptions, je ne vais pas citer de modèles ou de marques ici bien sûr, mais il y a encore des exceptions, mais en moyenne, c'est devenu mieux. En fait, ça arrive plus souvent avant. Dans les classes supérieures, je vois ça de manière très critique. Je veux dire, personnellement, je me suis dit que je ne commencerais le vol de distance qu'à partir de 60. Je viens du côté technique de vol, de l'acro. Oui, mais le vol de distance me plaît aussi énormément et je ne vole plus qu'avec des deux lignes, parce que ça me fait juste un plaisir fou. Mais je suis aussi très clair là-dessus et c'est pour ça que je trouve ça bien que certains fabricants reprennent le chemin oldschool, simplement comme Advanced par exemple avec Sigma, DLS, qui refont une deux lignes et demie ou une trois lignes, appelle ça comme tu veux.

[00:46:07] On ne le trouve pas dans cette catégorie, tu n'en as pas vraiment besoin et tu peux être plus en sécurité ou plus détendu, peut-être simplement gérer la tempête avec une voile classique. Le fait est qu'on n'a plus que des demandes pour des deux lignes dans la catégorie C. C'est déjà énorme, parce que tout le monde trouve ça génial et c'est un peu comme pour les voiles sans suspente aussi, ou il faut avoir environ... ou juste pour faire un peu de bruit au décollage, ou peu importe comment on peut le dire, je vole maintenant une deux lignes, mais tout le monde en catégorie C n'en a pas vraiment besoin.

[00:46:39] **Lucian Haas:** Quand tu vois les pilotes qui viennent faire leur cours SIV avec des deux lignes, donne-moi une estimation en pourcentage : combien d'entre eux auraient vraiment besoin d'une aile de ce type parce qu'ils volent vraiment de manière axée sur la performance ?

[00:46:52] **Chris Geist:** 1 sur 10, peut-être, si tant est-il que je dirais. Les deux lignes ne déploient leur plein potentiel que si tu fonces à fond les quatre coins, ou du moins si tu voles toujours à fond sur toutes les sections, sinon c'est en fait n'importe quoi. Enfin, je veux dire, pour les pilotes, j'y ai vraiment beaucoup réfléchi parce qu'il y en a eu quelques-uns ici dans notre milieu, des formateurs de sécurité ou des soi-disant experts, des experts des deux lignes... enfin, il n'y a pas de grand secret là-dedans. Bien sûr, les profils sont différents et ils volent un peu différemment, mais il n'y a pas de grand secret. Et là, je me suis entretenu avec tous les pilotes test et formateurs de sécurité avec qui nous avons de bons contacts. Il faut juste adapter un peu les manœuvres, c'est clair. Le sujet des suspentes.

[00:47:37] C'est un énorme sujet. Je dis toujours, par exemple, aux pilotes de deux lignes qui viennent pour un cours SIV : « S'il vous plaît, apportez aussi un deux lignes et demi ou un trois lignes pour qu'on puisse simplement simuler les suspentes. » Personne ne sait monter des suspentes, ils ne le font pas, alors ils viennent avec les ailes. Je ne peux pas faire ça pendant le cours SIV, ça prend trop de temps, et ainsi de suite. C'est un énorme sujet, clairement, les deux lignes. Mais je pense que beaucoup ne réalisent même pas qu'ils n'en ont pas vraiment besoin. Il y a une poignée de pilotes, comme je l'ai dit, qui arrivent vraiment à faire déraiper les deux lignes.

[00:48:09] Et une fois que tu as appris à gérer les commandes B, tu peux déjà voler plus efficacement. En tout cas, c'est une sensation de vol géniale, que tu n'auras jamais avec un deux lignes et demi. Même si pour la simulation, ça fonctionne souvent bien jusqu'en classe B, parfois même en classe A, tu peux bien amortir un peu les turbulences avec les suspentes arrière. Mais il faut apprendre à le faire. Ce que j'ai vu en fait, c'est que la plupart de ceux qui volent en deux lignes ne savent pas du tout gérer les commandes B. Ils mettent juste leurs mains derrière, mais ils n'osent pas tirer dessus. Exactement la même chose qu'avec les freins chez les débutants. Ils ne les utilisent souvent pas. Et c'est l'un des points centraux de mes entraînements : faire comprendre aux gens jusqu'où ils peuvent tirer sur les commandes B. Par exemple, je fais aussi tirer les Sloths avec les commandes B.

[00:48:55] Je les laisse intercepter des French Pitch ou d'autres types de départs en poussée avec les commandes B, pour qu'ils apprennent à les manipuler. Parce que c'est en fait la clé avec les deux lignes. Et exactement. Dans mon programme de formation, j'ai beaucoup testé moi-même. Quelqu'un qui a failli s'écraser a eu besoin des roues. Quand j'ai essayé de faire quelques trucs amusants avec les deux lignes et que je me suis demandé ce qui serait important pour le client final après, pour les deux lignes.

[00:49:22] **Lucian Haas:** Il y a le brevet A et le brevet B dans la formation. Est-ce que tu aimerais qu'il existe quelque chose comme un brevet deux lignes ? Un brevet deux lignes ? Oui, pour que tu puisses par exemple d'abord montrer avec une aile B à deux lignes et demie ou autre chose que tu sais vraiment gérer les commandes B, grosso modo, et dire que tu peux voler les manœuvres de vol les plus importantes en B. Et ensuite, tu pourrais passer aux deux lignes, par exemple.

[00:49:45] **Chris Geist:** Ce serait intéressant. Mais on sait tous les deux qu'il y a eu énormément de développements dans la scène elle-même ces dernières décennies. Et je pense qu'un certificat n'est probablement pas la solution. Je pense que des instructeurs de sécurité bien formés, capables de s'adresser au public, seraient déjà utiles. Je veux dire, les ailes sont heureusement très stables, il faut le dire clairement. Même ici. Oui, elles ne font vraiment rien pendant longtemps. C'est devenu super, il faut le dire clairement. Mais bon, beaucoup peuvent bien sûr se laisser tromper. Je veux dire, les ailes peuvent devenir méchantes. On le voit encore et encore. Dans des vidéos YouTube ou en pratique dehors, ou quand quelqu'un arrive avec un pliage incorrect ou quoi que ce soit. Ce sont encore des armes qu'on pilote là. Mais elles sont devenues énormément résistantes aux plis, énormément stables.

[00:50:29] C'est une bénédiction et une malédiction, je dirais. Je ne pense pas qu'une licence aiderait vraiment maintenant. Je trouve ça absurde. Je pense que ça va se réguler tout seul, finalement. Comme je l'ai dit, les bons fabricants ou les fabricants renommés disent désormais aussi : « Écoutez, on fait en tout cas une trois lignes C ou une deux lignes et demie C, et pour ceux qui en ont besoin pour le marketing ou je ne sais quoi, une version deux lignes ou quelque chose comme ça. » Je trouve ça déjà bien. On peut alors choisir. Ça dépendra à nouveau un peu de la responsabilité personnelle du pilote, pour se dire : « OK, est-ce que j'en ai besoin ? Est-ce que je vais chercher les derniers km/h ou est-ce que je dois absolument la manipuler ? Ou est-ce que je peux juste voler normalement ? » C'est ce que je faisais aussi avant.

[00:51:07] **Lucian Haas:** Si tu pouvais décider, si tu étais une sorte de grand gourou et que tu pouvais dire : je peux remonter le temps, même si tu ne le fais que rarement, je peux tout décider. Si tu ne retournes que rarement dans le passé ou que tu ne regardes pas en arrière. Mais si tu pouvais décider maintenant, je fais tourner la roue à l'envers et on retire les suspentes pliables de la classe C. Ça ne devrait pas être permis. Est-ce que tu choisirais de dire : non, c'était en fait une mauvaise évolution, d'autoriser vraiment les deux lignes dans la classe C, parce qu'avec ça, ils s'étaient trop ? Et quelle serait la solution alors, qu'on n'ait plus de deux lignes ? Il n'y aurait plus que des trois lignes dans la classe C, parce que les suspentes pliables ne seraient pas autorisées.

[00:51:48] Oh, c'est une question piège.

[00:51:50] **Chris Geist:** Alors, personnellement, j'adore les deux lignes pour voler. Mais on sait aussi bien sûr que les suspentes peuvent parfois donner une apparence un peu plus docile à l'aile. En fait, selon la façon dont ça se passe concrètement, parce que les suspentes peuvent bien sûr être installées différemment par les fabricants et ainsi de suite. Donc c'était

[00:52:11] **Lucian Haas:** C'est une question difficile. Enfin, je veux dire, il y a toujours les deux lignes END. Et même si elles se volaient comme les deux lignes C d'aujourd'hui, il y a toujours, chez certaines personnes, une sorte de barrière mentale. Je ne veux pas voler une aile END, mais une aile C, oui. Et là, ils diraient : alors je reste sur une trois lignes. Et cette étape, cette étape mentale, pour se sentir prêt pour une deux lignes serait nettement plus grande, parce qu'on se dit simplement : alors là, je veux déjà voler une aile END. Donc elles existent, mais...

[00:52:39] **Chris Geist:** Maintenant, j'ai bien compris ta question, ce que tu veux dire. Il y a effectivement encore des gens qui prennent les catégories au sérieux. Oui, oui. Dans ma tête, ça n'existe plus. Ça a fini par disparaître pour moi ces dernières années. Il n'y a pas de catégories. Il y a...

[00:52:54] Chris Geist, l'instructeur de vol sans catégories.

[00:52:58] Ne me prends pas pour un con, bordel. Non, en fait, pour moi... Tu sais, en tant que pilote testeur, j'ai aussi fait partie des commissions et tout ça. Du coup, pour moi, cette histoire de A, B, C, D est de plus en plus dépassée. Je ne m'y fie plus vraiment, en fait. Par exemple, dans notre école de vol, je ne vends que des ailes que j'ai moi-même testées. Y compris avec la fermeture à pleine accélération, les virages serrés et tout le reste, parce que je ne prends plus... Je suis désolé de le dire comme ça, mais je ne le prends plus au sérieux. Et pour les classes C et D, pas du tout. Pour moi, ça n'a aucune importance que ce soit écrit C ou D. Et oui, sur ce point, ce serait évidemment plus logique. Ça pourrait peut-être encore décourager un ou deux personnes si c'était simplement écrit D partout au lieu de C.

[00:53:43] Ça baisse quand même la barrière pour changer, tu ne trouves pas ? Oui. Alors ce serait bien de les supprimer à nouveau. Et on voit bien que pour les derniers, ce n'était qu'une question de temps avant que les premières deux lignes en B n'arrivent. C'est compliqué. Donc oui, ça devient de plus en plus difficile de simuler tout ça, de simuler l'effondrement et de montrer ce que l'aile fait vraiment après. Jusqu'à ce qu'on puisse peut-être à nouveau le découvrir lors des cours SIV. Et là, on le voit bien. D'ailleurs, ça a toujours été comme ça que les pilotes test nous appelaient, ou moi, pour demander : « Dis, Chris, comment se comporte notre aile lors du cours SIV ? » Parce qu'il n'y a pas de meilleurs pilotes test que quelqu'un qui n'y connaît rien. Les pilotes test peuvent toujours faire passer les ailes pour bonnes ou mauvaises. Je l'ai peut-être fait à l'époque, inconsciemment ou consciemment.

[00:54:28] Non, je ne l'ai pas fait exprès, mais on ne peut pas se comporter aussi bêtement que quelqu'un qui n'en a jamais fait. Et c'est pour ça que je pense que le cours SIV montre souvent à quel point une aile est bonne ou mauvaise après coup. Quand on ne peut plus simuler ça, c'est difficile. Alors, ce qui concerne les ailettes et les deux lignes, ça me donne un peu le tournis, parce qu'on ne peut plus vraiment montrer le vrai visage, du moins pour les fermetures.

[00:54:53] **Lucian Haas:** Est-ce que tu observes, lors de tes entraînements avec ces ailes en C, même si tu ne travailles pas sur les fermetures ou quoi que ce soit, des choses qui te font dire : « Hé, là, une deux lignes en C est tout simplement plus risquée qu'une trois lignes en C » ?

[00:55:12] Non, en fait

[00:55:12] **Chris Geist:** Pas du tout. Ou du moins, plus exigeant ? On voit ça effectivement moins. Enfin, je veux dire, bien sûr, les stalls deviennent parfois un peu plus exigeants, mais pas forcément. Je connais aussi beaucoup de deux lignes C qui sont plus exigeantes que les stalls, mais en soi, peut-être un peu plus exigeantes sur les histoires de stall. Avec les deux lignes C, tu peux encore simuler la fermeture. Ça fausse parfois un peu l'impression générale, mais en soi, je ne pense pas qu'on puisse faire de généralité. Justement parce qu'on ne peut plus inclure la fermeture, on ne sait plus à quel point l'aile est vraiment honnête et agressive quand elle se replie soudainement sur une grande surface. Ce qui me manque souvent, même chez les pilotes de deux lignes, et ça a toujours été le cas, c'est que les gens se sentent un peu dépassés par la scène ou qu'ils se disent : « Hé, je dois maintenant piloter la deux lignes C ou D », alors qu'en réalité, ils appartiennent encore à la classe B ou

[00:55:59] Ça a duré des décennies, ça n'a pas changé. En fait, c'est toujours pareil : les gens se sentent souvent dépassés et, après une formation de sécurité, ils se disent parfois que c'est un peu trop intense pour eux, qu'ils préfèrent reculer d'un cran. Je vois souvent qu'ils réalisent un peu, genre, "OK, personnellement, je n'en suis peut-être pas encore là où la aile n'est tout simplement pas pour moi pour le moment". C'est parfois triste de voir qu'ils arrivent avec des ailes C ou D sans jamais avoir fait de doll dans leur vie. C'est déjà énorme. Ça me montre bien qu'ils ont sauté des étapes quelque part. Parce qu'en règle générale, on arrive à la formation de sécurité avec une aile A ou B, on a déjà fait un doll ou quelque chose comme ça. Et ensuite, on monte progressivement vers les classes suivantes. Là, je pense qu'il y en a maintenant beaucoup qui sautent simplement une ou deux étapes au niveau des ailes.

[00:56:43] **Lucian Haas:** Combien de dolls faut-il avoir faits avant de passer à une aile de catégorie C ? Enfin, une deux lignes de catégorie C ?

[00:56:49] **Chris Geist:** C'est une super question. Alors, ma phrase classique, c'est toujours genre 50 à 100 vols, après ça, tu as une idée globale de ce qui se passe. En dessous, tu as toujours un peu un joker, non ? Tu fais un vol qui se passe bien et au suivant, tu passes à côté de l'aile et tu vois un sauveteur. Et ça ne va pas changer avant que tu n'aies fait genre 50, 100 vols avec ton matériel. Et là, je pense qu'une compréhension commence simplement à s'installer. Je fais un vol en spirale à chaque vol, à chaque altitude, parce que c'est important pour moi. Je pense que tu ne peux vraiment comprendre ton parapente à 100 % que si tu es un bon spiraleur ou au moins que tu sais détecter un décrochage. Et là, tu voles relativement bien et en sécurité, je pense, même en thermique. C'est parfois aussi totalement drôle. Ou alors les gens ne viennent pas vers nous pour le cours SIV parce qu'ils disent : "Oh là là, c'est dangereux" et tout ça.

[00:57:39] Hé, ce que font beaucoup de gens là-bas, voler dans de fortes thermiques de printemps, dans n'importe quels reliefs, c'est super dangereux. Et le fait qu'ils ne s'en rendent pas toujours compte, c'est déjà grave. C'est un peu naïf, bien sûr. Et puis, il finit par arriver quelque chose. Et on se remet à... Mais oui, s'il vous plaît, faites-le. Pour moi, le cours SIV est vraiment, je trouve ça presque aussi important que le passage de piéton au cours d'initiation, au parapente. C'est encore le même saut pour celui qui n'a jamais fait de cours SIV vers celui qui en a fait un ou plusieurs. Il est tout aussi grand. Pour moi aussi, à l'époque, c'était un truc énorme. Je suis allé au lac Adensee, chez Karl. C'était mon instructeur SIV. Et j'ai failli m'écraser parce qu'une suspente s'était coincée dans mon sellette. Depuis, il y a cette...

[00:58:24] Des protections en néoprène sur les fermetures éclair du côté. Et je me suis dit : d'accord, je vais mourir maintenant. Pourtant, ce n'était pas si grave. Et ça, ça a été un cours SIV vraiment intéressant pour moi. Je me suis dit que je devais le faire plus souvent pour simplement gagner en confiance, sinon je vais probablement encore avoir peur. Et oui, je pense que c'est important de bien connaître son aile et ses limites. Ça ne veut pas dire que tout le monde doit faire un arrêt complet dès le premier cours SIV. Mais sur le long terme, et surtout en classe CD, il n'y a rien de plus important que les décrochages. Ça fait simplement partie du répertoire d'un bon pilote.

[00:59:02] **Lucian Haas:** Tu as dit tout à l'heure que, selon ton évaluation, un pilote de biplace en aile C sur dix peut carrément manquer de potentiel. Sur ces uns ou sur ces dix, combien d'entre eux répondraient à ton critère, pour dire, oui, ils ont déjà effectué 50 à 100 stalls avant de passer sur ce modèle ?

[00:59:23] **Chris Geist:** Personne. C'est tellement triste. Et oui, c'est vraiment un sujet. Ça m'occupe aussi, bien sûr, tout le temps. On en revient encore à cette surcharge, au fait qu'ils se mettent eux-mêmes dans une telle surcharge. Je ne comprends pas toujours, mais c'est sans doute dû à notre société de performance, le fait que plus personne ne dise : "Ok, je vole maintenant avec une aile A ou une Low B. Ah non, je peux carrément prendre une High B ou une C." Et c'est un

peu ça le truc, le fait qu'ils puissent piloter le truc. Ils sont vraiment très peu, je dois vraiment le dire. Il y en a très peu qui se donnent à fond et qui disent : "Je veux vraiment apprendre à connaître l'aile", parce que ce n'est pas du tout l'objectif de la société. Ils veulent voler longtemps, ils veulent voler loin, ils veulent battre des records, mais personne ne prend le temps de s'intéresser un peu à la technique de vol.

[01:00:09] C'est un sujet difficile et c'est simplement dû, d'une certaine manière, à cette société de l'expérience, à cette société Jochen-Schweizer. Une expérience maximale est recherchée chez les débutants avec le brevet A tout comme dans les catégories supérieures. Je dois voler 200 kilomètres, tout le reste ne m'intéresse pas. Et c'est triste. C'est vraiment triste, parce qu'avant, il s'agissait effectivement un peu plus de voler. Peu importe comment, tu te réjouissais aussi d'un petit vol ou d'une glissade. Aujourd'hui, la mentalité de la performance est devenue impossible à ignorer.

[01:00:38] **Lucian Haas:** Je vais ouvrir un petit fût de plus.

[01:00:41] **Chris Geist:** Oh mon Dieu.

[01:00:42] **Lucian Haas:** Ou toi ? Ben, presque pas. Tu vas encore te faire avoir, Rufi et moi. Petite boîte. Ben, tu en prends plus que moi. Merde. Tes affirmations sur le moment où les gens perdent les pédales ou un truc du genre. Prochaine boîte, équipement léger. Alors, la tendance va toujours vers plus léger, encore plus léger. Tout le monde veut juste traîner cinq kilos sur la montagne ou autre chose. Comment tu vis ça avec tes amis ? Pour mes cours SIV ? Probablement que d'une part, bien sûr, la légèreté du voile apporte moins de moment d'inertie et tout ça, parce qu'il y a simplement moins de masse au-dessus de toi. Mais quel risque prend-on pour les différentes conditions météo ou quand on s'expose, si on mise sur l'équipement léger en conséquence ?

[01:01:24] **Chris Geist:** Oh, l'équipement léger. Oui, c'est un sujet. Tu as raison, la demande est énorme maintenant. Et au début, je me demandais aussi : est-ce que tu en as vraiment besoin ? On se pose toujours des questions critiques à l'école de vol maintenant. Est-ce que tu as vraiment besoin d'une aile légère ? Et est-ce que tu connais les avantages et les inconvénients de ce matériel ? Le "léger" se vend bien, tout comme pour le vélo ou le ski. Du carbone plutôt que de la condition physique, évidemment. On a un peu ça chez nous aussi. Beaucoup n'en ont tout simplement pas besoin. On voit très souvent des gens qui ont l'équipement ultra-léger, mais qui montent quand même toujours en train. C'est une arme à double tranchant. Oui, exactement. Je pense aussi que, en termes de durabilité, beaucoup d'ailes légères ne sont pas super bonnes, selon le fabricant et tout ça. Beaucoup se font avoir. Mais ce n'est pas clair non plus que ces ailes légères s'usent un peu plus vite, tout simplement.

[01:02:09] Bien sûr, ils ont des avantages, comme tu le dis. Les moments de décollage et de vol sont souvent un peu meilleurs. Mais il faut aussi s'habituer au bruissement de la voile, je le dis une fois. Et j'ai vraiment l'impression que beaucoup n'en ont tout simplement pas besoin. Deuxième point, c'est souvent que maintenant, beaucoup de fabricants écrivent carrément sur leurs sellettes que ce n'est pas autorisé ou fait pour le cours SIV, entre guillemets, parce que c'est très fréquent chez nous que quelque chose lâche sur les sellettes légères. Heureusement, pas maintenant. Souvent, ce ne sont pas des pièces structurales.

[01:02:41] C'est déjà arrivé, donc que les limites de charge soient atteintes, ce qui peut arriver vite avec un Verhängersat ou un Spiralsturz ou avec des ailes de type Langliner. C'est un sujet. Donc je pense qu'on devrait vraiment se poser la question de manière critique : en ai-je besoin ou pas ? On a ici dans l'Allgäu bien sûr beaucoup de guides de montagne qui viennent. Je ne peux pas leur vendre un Sachse S5 avec une aile lourde. Ça ne passe tout simplement pas. Mais se poser la question de manière critique, est-ce que j'ai vraiment besoin du matériau léger ou pas, je trouve ça important. Dans les Alpes, le matériau léger a peut-être parfois un peu plus de sens, parce qu'on démarre souvent sans vent ou que les avantages au décollage sont indéniables. Je connais beaucoup de fabricants qui font simplement une version légère pour que l'aile décolle mieux.

[01:03:23] Mais avec du vent, les inconvénients extrêmes du matériel léger se manifestent aussi, bien sûr. Il ne reste pas au sol, et il faut même utiliser des techniques spéciales pour réussir à mettre la aile légère en l'air en cas de vent fort.

[01:03:34] **Lucian Haas:** Si un élève-pilote vient vers toi et se demande simplement : « Comment trouver mon aile parfaite, celle qui me convient ? Comment on fait ? » Oh là là,

[01:03:44] **Chris Geist:** c'est très difficile. Enfin, tout le monde sait maintenant, bien sûr, que nous, les écoles de vol, nous vivons aussi un peu grâce aux ventes. C'est un peu triste. Parfois, j'aimerais aussi que nous soyons plus indépendants des ventes. Mais là, je me suis aussi simplement enlevé une partie de la pression. Je ne suis pas obligé de vendre une aile à tout le monde ou quelque chose comme ça. Je trouve ça génial, bien sûr, quand ils profitent d'un bon conseil et qu'ils ne se prennent pas n'importe quoi sur Internet, ce qui pourrait être un mauvais achat et ainsi de suite. Mais c'était quoi la question déjà ?

[01:04:13] Exactement. Mais comment est-ce que la personne trouve sa aile idéale ? Oui, c'est donc

[01:04:20] La boîte de Pandore, un festival ou quelque chose comme ça. On vient encore de faire un festival, je trouve ça super cool. Je me réjouis des gens qui viennent et des trucs. Mais franchement, qu'est-ce que les gens veulent découvrir là-dedans ? Je veux dire, c'est comme quand j'achète une voiture. Je m'assois dedans, boum boum, il y a la pédale d'accélérateur, un volant, ça roule, OK. Je ne peux pas en dire plus là-dessus. Et c'est comme ça pour beaucoup. Même ceux qui reçoivent un festival, ils prennent cinq ailes, ils les font descendre. Avec l'une, ils restent suspendus une demi-heure en haut. Soudain, c'est une super aile, avec l'autre ils font une erreur et d'un coup elle ne décolle pas ou ne prend pas la thermique ou je ne sais quoi. C'est très difficile. Et pour un débutant, c'est impossible. Donc on ne propose pas du tout, par exemple chez nous à l'école de vol, de tester des parapentes. Donc pour les débutants qui apprennent juste le parapente, ça n'a aucun sens à mes yeux, parce qu'ils ne peuvent tout simplement pas, tu ne peux pas juger ça. Ça se passe

[01:05:05] **Lucian Haas:** pas. Mais est-ce que tu peux juger ça de l'extérieur ? Par exemple, tu vois tes élèves de vol courir la pente, ils déploient leur aile et tout ça. Et là, tu sais que tu es un type Alpha, un type BGD ou quoi que ce soit. Moi, je te donnerais le Subair, parce que ça te correspond mieux d'une certaine manière.

[01:05:24] **Chris Geist:** Oui, c'est possible. Et c'est d'ailleurs ce qui est le plus logique. Mais pour ça, les gens doivent avoir un peu confiance en leurs moniteurs. Je trouve que les écoles de vol ont souvent eu une mauvaise réputation ces dernières décennies, voire 20 ans.

[01:05:39] Certaines écoles de vol sont vraiment pourries, il faut le dire clairement, ou ont mal formé leurs élèves ou quoi que ce soit. Mais il faut aussi avoir un peu de foi et ne pas penser tout le temps qu'on va se faire arnaquer ou que le mec veut juste vendre quelque chose. Personnellement, en tant que directeur d'école de vol, je me mets plutôt en retrait sur ce point. Je laisse ça entièrement à nos moniteurs qui reconnaissent super bien : « Tiens, avec ça, l'aile convient ». Et souvent, ce qui est bien plus important, c'est de savoir si je peux par exemple voler avec une charge élevée dans l'aile ou si je devrais plutôt rester dans la zone de poids moyen parce qu'il y a encore un peu de marge, et ainsi de suite. Tu peux le faire, mais la personne aura vraiment du mal à le juger, voire pas du tout selon moi. Là, tu dois faire un peu confiance à l'école de vol et espérer être tombé sur une bonne école qui te propose un conseil honnête et transparent. Comment devient-on un bon moniteur de vol ?

[01:06:26] Tu poses la mauvaise question, regarde-moi. J'ai pu me cacher longtemps en tant que mauvais prof. Non, en fait, on a juste une équipe géniale dans l'école avec de vraiment bons moniteurs et monitrices. Ça me fait super plaisir. C'est pour ça que le travail est vraiment sympa en ce moment. Je pense qu'en tant que moniteur, il faut avoir un peu ce côté d'aider les autres, je vais le dire comme ça. C'est difficile. Il faut simplement prendre plaisir à transmettre quelque chose aux gens. Et c'est, je pense, la clé. Beaucoup de gens viennent vers nous, postulent. On a d'ailleurs énormément de candidats pour des postes de moniteurs, parce que beaucoup veulent changer de boulot et simplement travailler comme moniteurs. Mais pour beaucoup d'entre eux, ils sont encore tellement passionnés par le vol, je leur dis souvent : s'il te plaît, va d'abord voler par toi-même et trouve un autre métier. Parce qu'en tant que moniteur, tu n'as pas toujours autant l'occasion de voler.

[01:07:12] Bien sûr, ça se fait encore, mais peut-être pas autant qu'un pilote de ligne qui peut se libérer de son travail chaque jour, et ainsi de suite. Et il faut simplement avoir du plaisir à transmettre et à enseigner quelque chose aux autres. Et ce sentiment après, en tant qu'instructeur, quand tu en as un... par exemple, quand j'ai ouvert l'école de pilotage, j'ai fait tous les premiers cours moi-même. Tous ceux du premier cours sont devenus instructeurs ou pilotes de loisirs.

[01:07:36] Alors, les pilotes de batteries, ils volent toujours, mais je les ai mis à rude épreuve. Je les ai poussés à fond parce que j'avais une ambition incroyable de faire de chacun un pilote parfait. Aujourd'hui, je ne suis plus aussi extrême. Parce que j'ai simplement accepté qu'il y a aussi des gens qui ne veulent pas devenir des pilotes parfaits, mais qui veulent juste, espérons-le, voler en toute sécurité. Et j'ai appris ça au fil des décennies. Ça a été ma leçon. Mais si quelqu'un veut vraiment apprendre, alors je prends volontiers le temps. Et c'est ça qui est beau dans le métier d'instructeur de vol : quand tu observes quelqu'un passer de débutant à un très bon pilote, c'est juste génial. Et ça doit te plaire. Dire que je transmets ça et que je forme maintenant quelqu'un pour en faire un bon pilote ou une bonne pilote. C'est ça que je trouve génial dans le job d'instructeur.

[01:08:18] **Lucian Haas:** Ce n'est pas une question d'argent. En tant qu'instructeur de vol, quand on forme des élèves, on pose des bases. On plante en quelque sorte une « ADN de pilote » quelque part, on fait un peu de génie génétique, si on veut. C'est quoi l'héritage que je reçois quand je suis formé par Chris Geist ? Enfin, pas forcément de ta part personnellement, car chaque instructeur fait probablement les choses un peu différemment. Mais c'est quoi, le truc qui fait qu'on se dit : « Ah, lui, il est passé par l'école Chris Geist » ?

[01:08:49] **Chris Geist:** C'est une question difficile. Je pense que tu le reconnaîtras à une bonne technique de vol, à quelqu'un qui accorde beaucoup d'importance à un bon décollage. Enfin, aux bases, pour en rester là. Une bonne technique de décollage, une bonne technique d'atterrissage, et quelqu'un qui réfléchit beaucoup à sa technique de vol et qui pratique vraiment des manœuvres aériennes, je pense. Parce que les manœuvres et toute cette histoire de technique de vol, c'est un peu mon truc. Et il faut aussi savoir lancer une petite pique de temps en temps, parce que je le fais parfois. C'est toujours pour rire, bien sûr, mais c'est un peu mon style. Aller un peu vers l'extrême. Mais je pense qu'une bonne technique de vol serait, selon moi, ce qui caractériserait mes élèves. Et le fait qu'il ne se...

[01:09:33] pas extrêmement dépassé, mais plutôt quelqu'un de plutôt discret, qui fait preuve d'understatement. Peut-être qu'il est aussi très dur avec lui-même. Parce que c'est ce que je fais avec moi, par exemple. Je ne suis pas vite satisfait de moi-même non plus. Je travaille, j'essaie toujours de beaucoup travailler sur moi. Et j'aimerais aussi transmettre ça, que les gens commencent simplement à travailler sur eux-mêmes et pas toujours. Là, ça me fout les boules. Si quelqu'un vient me voir et dit : « Ouais, c'est la météo, c'est la faute du moniteur, c'est tout et bien, et la aile est nulle », là, tu ne progresseras pas pour toi-même, évidemment. Tu dois toujours chercher la faute en toi. Tous les bons sportifs et tous les bons athlètes le savent.

[01:10:09] qu'il est à sept mètres sous l'aile au début. Et aux gens qui s'en rendent compte et qui veulent apprendre quelque chose de moi, je leur en donne énormément.

[01:10:16] **Lucian Haas:** avec, je pense. Eh bien, tu proposes aussi du coaching privé, donc une sorte d'accompagnement individuel. Les gens peuvent venir vers toi, ou vers tes autres moniteurs, et dire par exemple : « Je veux encore une formation ». Qu'est-ce qui est le plus demandé, concrètement ? Où sont les gros points de blocage, là où tu te dis : « Ah, ils reviennent et disent qu'ils ont encore besoin d'aide » ?

[01:10:36] **Chris Geist:** On a énormément développé ça pendant le Corona, ces coachings privés. Malheureusement, c'est le genre de chose avec laquelle une école de pilotage ne peut pas vivre. Sinon, j'en ferais encore plus. Mais on le propose bien sûr toujours. Et c'est très varié. L'un veut simplement réussir son premier vol de distance de manière relativement sûre avec un peu de coaching R2R. Beaucoup de choses, mais aussi des histoires de base. Beaucoup viennent et disent : « Hé, j'ai eu un accident, je veux vraiment recommencer à zéro et apprendre une bonne technique de décollage. » On travaille beaucoup sur les bases et ils sont tellement reconnaissants. Je trouve ça génial parce qu'ils ont toute mon attention ou celle du moniteur. Et ça coûte cher. Aucune question, tu ne peux pas te le permettre. Je crois que ça coûte actuellement 500 euros ou quelque chose par jour. Et pour quelqu'un qui ne fait pas partie des hauts revenus, c'est déjà une sacrée somme d'argent. Aucune question.

[01:11:22] Mais en fait, je n'en connais aucun qui soit sorti en disant que ça n'a pas du tout été rentable. Tout le monde en a tiré quelque chose, beaucoup, et a travaillé sur ses propres points faibles personnellement. Beaucoup d'histoires de base. Genre, décoller, atterrir ou des incidents tout simplement, ils ont dit : « Waouh, là je me suis accroché à un arbre ou là j'ai eu un accident, il faut que je m'en débarrasse de la tête maintenant », et ils ont travaillé dessus. Là, ça rejoint souvent aussi l'histoire mentale. Et en tant que coach, tu peux bien sûr te concentrer et te focaliser beaucoup plus sur une

seule personne.

[01:11:53] **Lucian Haas:** À quel point est-ce lié, surtout quand tu parles de cas basiques, au fait que les gens qui ont appris il y a 10 ou 15 ans ont appris avec un autre matériel ? À l'époque, les nez étaient beaucoup plus lourds, il y avait le Müller à l'avant, tu devais courir ou faire quelque chose pour réussir à les hisser. Alors qu'aujourd'hui, avec une aile légère avec des joncs en Nitinol à l'avant, tu n'as qu'à faire un mouvement et elle monte pratiquement toute seule, et si tu lui donnes trop d'impulsions, il se passe bien sûr quelque chose. Elle s'envole et tu ne fais plus que courir après l'aile, surtout s'il y a plus de vent ou ce genre de choses. Alors, à quel point est-ce lié à l'évolution du matériel au fait que les gens, aujourd'hui, ne se sont pas développés en conséquence ? Oui, c'est vraiment...

[01:12:33] **Chris Geist:** C'est dingue. Alors, c'est bien que tu abordes ça maintenant. J'ai tout de suite plein d'images qui m'ont traversé l'esprit. Il y a beaucoup d'écoles de vol qui disent : « Écoute, je ne forme pas avec Pi, parce qu'avec ça, tu peux même mettre un sac de farine en l'air. » Et c'est complètement contre-productif. C'est... Enfin, je veux dire, d'un côté, c'est évidemment génial. Je me rappelle encore mes débuts, quand on devait juste tirer sur les Filous au grillage pour qu'ils décollent. Un essai sur dix marchait, parce qu'il fallait que tout soit absolument parfait, et ainsi de suite. Aujourd'hui, c'est fini. Aucune question. Et peut-être, bien sûr, est-ce aussi parce que les gens n'ont plus du tout besoin de travailler leur technique. Mais c'est vraiment étonnant : même si les ailes décollent si bien, on voit tellement de blobbers se traîner partout. Je veux dire, il y a des vidéos sur internet à n'en plus finir, mais lors d'une bonne journée dans un, dans un — je ne peux plus le dire — dans les sites de vol les plus faciles d'accès.

[01:13:22] on voit tellement de décollages pourris. C'est vraiment... Enfin, ça saute aux yeux même pour les autres pilotes. Souvent, c'est drôle, pour ceux qui viennent juste de se mettre à ça. Ils sortent de là complètement désillusionnés. Ils se disent : « Mec, ce qu'ils font ici, c'est le niveau cours d'initiation du deuxième jour. » Et après, ils volent genre 100 kilomètres ou quelque chose comme ça. C'est vraiment dingue. Enfin, les bases, ça manque complètement. Je connais aussi beaucoup de pilotes de thermiques qui ont besoin de cinq ou six tentatives pour décoller, même dans des conditions parfaites. Une fois en l'air, ils volent super bien. Mais d'ici là, le chemin est long. Ils ratent toute la fenêtre de vol parce qu'ils n'arrivent tout simplement pas à décoller. Et le fait qu'il n'y ait aucune exigence envers soi-même pour essayer d'éliminer ça, je trouve ça parfois dingue. Et ça n'a pas changé. C'est même devenu presque pire. Probablement parce que les ailes décollent plus facilement maintenant et qu'il n'y a plus vraiment besoin de savoir mieux décoller.

[01:14:12] **Lucian Haas:** Encore un truc concernant l'évolution de la technique. Tu as dit tout à l'heure, quand on parlait du cours SIV, que les gens n'ont souvent pas encore ces réactions rapides au début. Ils sortent de la formation et se disent tous : « je vais tirer un peu ici et un peu là ». Eh bien, il en est aussi de même avec ces voiles modernes, surtout ceux qui sont arrivés sur le marché ces dernières années : ils ont une tendance à avoir des profils qui sont désormais très stables en pitch. Donc, en tant que pilote, il faut travailler beaucoup, beaucoup moins aujourd'hui, parce que le voile fait tout. Il ne part plus, ou alors beaucoup plus tard, sur certaines positions ou seulement si je le lâche au mauvais moment et que j'ai juste tiré le frein de cinq centimètres, alors d'un coup, le coup de sifflet est là et il fait soudainement beaucoup plus que ce qu'il ferait normalement.

[01:14:59] Ça entraîne aussi les pilotes, dans le sens négatif, à ne plus rien faire et à devenir un genre de pilote paresseux en bas, parce que l'aile fait tout. Est-ce que c'est fondamentalement une évolution positive et agréable d'un côté, mais aussi négative parce que ça rend les pilotes paresseux ?

[01:15:20] **Chris Geist:** Absolument. Je dois te donner raison là-dessus. C'est bien le cas. Bon, les fabricants se sont simplement adaptés au public et les profils sont devenus super stables. Et comme tu le dis déjà, il manque d'input. Mais quand la aile arrive, il faut être rapide. Et c'est précisément là que réside le problème, bien sûr, sur la façon de résoudre ça. Alors, je me réjouis des ailes plus stables et aussi des sellettes plus stables. J'en ai d'ailleurs discuté avec ma copine l'autre jour. Elle vient d'une époque où on avait ces sellettes de type planche, qui étaient ultra instables. Alors, si tu volais ces trucs aujourd'hui, tu te dirais : "Putain, tu as volé avec un machin pareil avant et tu n'as pas chier dans ton pantalon." C'est dingue. À l'époque,

[01:15:54] **Lucian Haas:** les ailes étaient aussi différentes à l'époque. À cette époque, tu volais avec 28 mètres carrés, alors qu'aujourd'hui tu voles avec 25, qui sont beaucoup plus agiles et instables par nature.

[01:16:01] **Chris Geist:** Exactement. Et aujourd'hui, on a bien sûr des freins plus efficaces. Enfin, c'est encore un sujet, les vieux pilotes disent toujours : ne jamais voler sans sellette. Mais maintenant, je vole presque tout sans sellette parce que les ailes n'en ont plus besoin. Elles sont devenues si efficaces avec les freins. Bien sûr, tu prends toujours en compte le poids du corps, c'est sans question, et tu travailles encore avec le poids du corps. Mais on lui a accordé trop d'importance maintenant, je vais dire, à l'époque où les ailes sont devenues plus petites, avec des freins plus efficaces et des profils plus efficaces, ça ne joue plus vraiment un si grand rôle. À mon avis. Mais le sujet de la tension croisée, c'est clair, il est toujours là quand les ailes arrivent et tout ça, tu es parfois déjà plus vite engagé si tu ne fais pas attention, et combiné à un pilote qui dort encore ou qui n'a pas encore cette réaction, le risque augmente énormément.

[01:16:50] Je l'ai encore vu l'autre jour. Enfin, c'est encore une question de météo, la technique de vol disparaît ou se brouille un peu quelque part, c'était encore une situation de foehn, mais toujours bon pour voler, bien sûr. Et sur un petit vol de distance, 50, 60 kilomètres, j'ai observé trois destructions totales. Pas chez toi. Pas chez moi. J'en ai aussi eu. J'ai

[01:17:10] **Lucian Haas:** j'ai regardé dans le voile et j'ai observé trois Totalzerstörer.

[01:17:14] **Chris Geist:** Mais j'ai juste observé et je n'ai rien fait, j'ai juste regardé. Exactement.

[01:17:17] **Lucian Haas:** Oui, je veux dire, en tant qu'instructeur de vol, tu dois essayer de voir comment tes élèves pilotent. Ils regardent vers le haut et il ne se passe rien. Exactement.

[01:17:25] **Chris Geist:** Non, d'accord. C'est justement ça qui est difficile avec le vol en batterie et les tests, parce qu'en vol en batterie, tu intervies systématiquement, alors que pendant les tests, tu n'as pas le droit d'intervenir. Et c'est vraiment

[01:17:33] mais en fait, exceptionnellement, ce n'était pas moi qui ai subi une destruction totale, mais j'ai observé ça chez d'autres pilotes. Et oui, c'était déjà fascinant à voir quelque part. Là, le Föhn a quand même montré son effet et bien sûr, des flancs sud actifs, avec un peu de dérive latérale aussi. Fascinant. Et malgré ça, beaucoup de pilotes étaient simplement dépassés. Il y en avait quelques-uns de super bons qui ont bien réagi, mais aussi quelques-uns qui n'ont absolument rien fait. Et c'était juste de la chance qu'ils ne se soient pas écrasés sur le lit ou qu'ils ne se soient pas crashés. Et oui, c'est difficile. Alors, les profils plus stables, c'est une bénédiction et une malédiction, je dirais. Je les adore parce qu'en tant que pro, il faut simplement compenser beaucoup moins. Tu peux peut-être aussi te lancer dans des turbulences un peu plus rudes, là où avant tu te fatiguais vite et que tu finissais par sortir du vol rapidement par épuisement.

[01:18:25] C'est vraiment dingue aujourd'hui ce qu'ils amortissent, les voiles. Exactement. Mais je sais aussi à quel point ils peuvent arriver vite. Et là, il faut être rapide. C'est ce réflexe, cette capacité de réaction, qui manque évidemment à tout le monde. Ils ne se rendent compte qu'après trois tours que quelque chose ne va pas et ne pensent souvent pas au parachute de secours. Et c'est précisément pour ça que l'entraînement est important. Pour que, par exemple, lors d'un cours SIV, tu penses automatiquement plus souvent au matériel de secours et que tu y attrapes plus souvent la main. Et ça te rapportera beaucoup par la suite quand tu feras de la thermique.

[01:18:54] **Lucian Haas:** Chris, dernière question. On a parlé de formation continue, de coaching privé avec toi et tout ça. Si tu devais te former à nouveau toi-même...

[01:19:03] devais te former à nouveau, si tu voulais, enfin, apprendre sans douleur. Oui, oui, apprendre sans douleur. À quoi ça ressemblerait et avec qui ? Oh,

[01:19:12] **Chris Geist:** oh.

[01:19:14] Alors, je suis déjà vieux maintenant. 47, je crois, tu as dit. Tu l'as dit, mais je te crois. C'est vrai, j'ai dit. Je dois demander à maman. Ou Xing ou LinkedIn. C'est probablement écrit quelque part. Alors, je ne me formerais pas davantage auprès des plus jeunes. Je discute d'ailleurs beaucoup avec les jeunes maintenant et ils abordent le parapente un peu comme moi avant, mais encore un peu plus radicalement ou avec une compréhension un peu différente. Et là, je ne peux plus vraiment m'y replonger. De leur part, j'aimerais, j'aimerais, j'aimerais plutôt, enfin, qu'est-ce que ça veut dire, j'aimerais apprendre quelque chose d'eux, parce que la nouvelle génération aborde le parapente bien sûr d'une manière totalement différente, avec un savoir technique tout autre et un immense réservoir d'informations.

[01:19:59] comme nous l'avons fait et structuré à l'époque. Donc, si je devais encore faire une formation, je la ferais avec un jeune et talentueux,

[01:20:07] qui n'a pas encore si longtemps de bouteille, des jeunes pilotes de longue distance talentueux ou quelque chose comme ça, peut-être retourner à l'école et juste voir comment il aborde certains sujets.

[01:20:17] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu veux dire par radical ? Tu as dit qu'ils sont plus radicaux aujourd'hui que toi à l'époque.

[01:20:21] **Chris Geist:** Tu n'étais pas. Oui, enfin, là on revient au sujet de la météo et de la mentalité de performance, ils deviennent aujourd'hui, comme les pilotes de batteries aussi, enfin je pars du côté de la technique de vol, batterie, on avait à l'époque des heures inadaptées, des ailes, on les a parfois réglées nous-mêmes et si je me souviens bien, avec une ou deux ailes, c'était ça à l'époque, une ou deux ailes qui étaient heureusement très agressives, on a testé des triplements de virage. Personne n'oserait plus faire ça aujourd'hui. On est passés trois fois bien droits au-dessus de la voile, jusqu'à ce que l'aile s'épuise et que tu retombes à nouveau devant la voile. Personne ne s'aventurerait probablement plus à faire ça aujourd'hui sous cet aspect, mais ils y vont maintenant, ils ont du matos génial et ils vont, ils vont plus loin vers les limites et c'est pareil pour le vol de distance. Ils ont maintenant deux liners,

[01:21:03] quatre profils et volent donc vite, très efficacement, de manière radicale, et ils ne savent souvent plus du tout quoi faire quand l'aile se replie ou quelque chose comme ça, enfin ils vont juste très loin, ils poussent vraiment fort. Je trouve ça quand même cool, je ne veux pas du tout les juger. À l'époque, on poussait aussi. Le sujet de la météo, c'est encore une fois. Face à la météo, j'étais, je te l'ai déjà dit avant, toujours un peu défensif et prudent. Côté matériel et technique de vol, j'étais toujours bien sûr à la limite, et là j'ai vu les gens, les pilotes de distance d'aujourd'hui, qui poussent déjà de manière brutale. Dans quelles conditions ils s'engagent et se tordent les ailes et tout ça. Mais ils ne se soucient pas du tout de ça.

[01:21:43] et pas du tout comme un reproche, pour l'amour du ciel. Et beaucoup savent aussi ce à quoi ils peuvent s'attendre et sont vraiment de bons pilotes. Mais l'effet d'imitation n'est évidemment pas à exclure non plus. Je connais beaucoup de gens, ici même localement ou quoi, qui courent après les bons avec nettement moins de technique de vol. Je pense qu'il faut se recentrer sur soi-même et se dire : « Hé, est-ce que je peux vraiment gérer ça si la voile se décharge ou se détruit, ou pas ? » Ou est-ce que je pense seulement au parachute de secours ?

[01:22:09] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu pourrais apprendre d'eux ? De ces jeunes radicaux qui se jettent dans chaque zone de turbulence et se battent pour s'en sortir ? C'est juste le côté radical du choix de ligne ou quoi ?

[01:22:22] **Chris Geist:** Oui, ils ont parfois des approches vraiment géniales, là où on se prend parfois trop de??? réflexions en tant que "pro" avec des décennies d'expérience. Genre, "Hé Chris, arrête de réfléchir, prends la ligne, et hop, tu rentres par là". C'est ça que je trouve passionnant. Et quand tu essaies et que tu te dis, "Putain, il a raison". Tu n'y avais même pas pensé avant, genre. Ils ont juste un côté, enfin, un peu "naïf" entre guillemets, mais qui est quand même bon.

[01:22:50] ... compréhension de base. J'en profite. Je suis quelqu'un qui adore apprendre. J'espère que je ne vais pas m'arrêter d'apprendre jusqu'à ce que je tombe. Et je pense qu'à 47 ans, on peut dire : OK, la nouvelle génération arrive déjà. Et je peux encore apprendre énormément de choses et en profiter. On a par exemple une équipe de course, juste un groupe de pilotes drôles et déjantés, qui sont beaucoup plus jeunes que moi. Et j'apprends énormément avec eux. Donc c'est aussi passionnant pour moi.

[01:23:18] **Lucian Haas:** C'était quoi ton dernier vrai déclic ?

[01:23:22] **Chris Geist:** Mon dernier déclic.

[01:23:26] Sur le plan aéronautique, je n'ai pas de moment "Aha" incroyable qui me vient à l'esprit là tout de suite. Mais je pense qu'à part le fait que je suis toujours d'avis qu'en vol, il faut rester défensif. Si l'air ne te convient pas, il vaut mieux aller se poser. Bien sûr, je me bats souvent à travers des conditions où je sais exactement que, d'un coup, un truc catastrophique pourrait arriver, mais je suis préparé. Par contre, je pense que beaucoup n'ont pas cette sensibilité pour l'air ; on en a parlé juste au début de la discussion, il faut apprendre ça, s'entraîner. Et si ça ne te convient pas en l'air, il

faut peut-être le dire plus souvent, les filles sont incroyablement douées pour ça. J'apprends beaucoup des filles et des femmes là-dessus. Bien sûr, il y a aussi des filles radicales qui s'obstinent, comme les mecs aussi. Tu le sais toi-même, surtout dans la compétition, avec l'acro et les pilotes de vol de distance.

[01:24:14] Mais en moyenne, je dois dire que toutes les femmes que j'ai formées, ou avec qui je vais voler, ont une compréhension super cool de l'air et elles écoutent beaucoup plus leur instinct, leur ventre, et se disent : « Hé, pourquoi est-ce que j'ai atterri aujourd'hui ? Je ne me sentais juste pas bien. » Ou « C'était juste trop intense pour moi aujourd'hui. » Ou autre chose. Un mec ne l'admettrait probablement jamais. Lui, il s'obstine, il finit par se crasher, et puis il se crashe. Et je pense que nous, les hommes, on peut parfois même apprendre un peu des femmes, et simplement réécouter un peu plus notre instinct parfois.

[01:24:47] **Lucian Haas:** Alors les gars, découvrez davantage le côté féminin du vol. Chris Geist découvre son côté féminin.

[01:24:53] **Chris Geist:** C'est exactement ça qui était en fait l'essence même d'aujourd'hui.

[01:24:56] **Lucian Haas:** Bien. Chris, merci pour ton récit. J'ai hâte de découvrir ton côté féminin. Sur

[01:25:03] **Chris Geist:** le côté

[01:25:03] **Lucian Haas:** de l'aviation et de tout ce qui va avec. Moi aussi.

[01:25:07] **Chris Geist:** C'était super sympa avec toi. Et oui, c'est cool qu'on ait pu discuter.

[01:25:11] **Lucian Haas:** C'était super sympa avec toi. Et oui, c'est cool qu'on ait pu discuter.

[01:25:16] Vous trouverez des liens complémentaires dans les notes de l'épisode, comme toujours. Si cet épisode vous a plu, n'hésitez pas à en parler à vos amis pilotes. Et si vous connaissez quelqu'un qui pourrait être un invité intéressant pour Podz-Glidz, dites-le-moi. Je suis toujours à la recherche d'histoires passionnantes sur l'univers du parapente. Envoyez simplement un e-mail à blueglideskontakt@gmail.com.

[01:25:44] Tu peux t'abonner à Podz-Glidz sur toutes les plateformes de podcast habituelles. Je mets en ligne un nouvel épisode tous les 14 jours. Si tu ne veux pas attendre si longtemps, n'hésite pas à fouiller dans les archives. On y trouve déjà environ 160 heures de conversations intéressantes sur l'univers du parapente. En tant que journaliste indépendant, j'investis beaucoup de temps, de travail et aussi des frais dans Podz-Glidz et Blueglides. Pour que je puisse continuer à le faire de manière aussi professionnelle, indépendante et sans publicité, j'ai besoin de ton soutien. Sur mon site blueglides.blogspot.com, il y a la page Soutenir. Tu y trouveras toutes les infos et les liens nécessaires pour m'aider financièrement. En tant que contributeur, tu peux choisir librement le montant que tu souhaites donner.

[01:26:31] Si tu hésites, ma suggestion sans engagement est de 60 euros par an. Cela ne représente que 5 euros par mois. Je pense que c'est une offre très juste pour autant d'informations actuelles et approfondies, ainsi que de divertissement autour du plus beau loisir au monde. Je remercie tous les contributeurs. À bientôt, prenez soin de vous et profitez de la liberté. Ciao.