

Transalp

Podz-Glidz 160 — Kari Eisenhut

Published	2025-05-09
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-160-transalp-kari
Duration	01:10:46
Speakers	Kari Eisenhut, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0160-transalp-kari-eisenhut.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	17 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	19
Show notes	19
Transcript	20
Français	34
Show notes	34
Transcript	35

Deutsch

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

Show notes

Kari Eisenhut hat ein Buch übers Streckenfliegen geschrieben. Er setzt aufs Planen und Handeln in einfachen Kategorien

Beim Streckenfliegen schauen alle auf die Kilometer. Wer davon am meisten gesammelt hat, wird am Ende in den XC-Ranglisten weit oben stehen. Viele machen auf dem Weg dorthin aber einen Fehler: Sie versteifen sich auf die Kilometer und stehen dann häufig zu früh am Boden.

Der Schweizer Kari Eisenhut setzt auf eine andere Strategie. Die Kilometerzahl ist nur das Ergebnis, sagt er. Der Weg aber ist das Ziel. Und um lange Wege zu gehen bzw. zu fliegen, muss man lernen, lange in der Luft zu bleiben.

Wie das geht? Das hat Kari in einem Buch niedergeschrieben: Transalp. Es ist nebenbei noch opulent bebildert mit Fotos von Andreas Busslinger. Die Texte sind relativ knapp gehalten. Kari, langjähriger Entwicklungschef bei Advance, hat darin seine Erfahrungen zum Streckenfliegen gewissermaßen destilliert und auf einfache Regeln, Denk- und Vorgehensweisen heruntergebrochen, wie er sie auch bei Streckenflugcamps seiner Flugschule Chillout Paragliding lehrt.

In dieser Episode 160 von Podz-Glitz sprechen wir über einige der Themen aus Transalp. Kari erläutert unter anderem seine Wettercheckroutine nach der BeLaWi-Methode. Es geht um das Einschätzen von Flugbedingungen mittels Ampelfarben, den Wind als größten Risikofaktor und warum man gerade fürs erfolgreiche Gleitschirmfliegen die Dinge so einfach mit möglich halten sollte.

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

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

Musik dieser Folge:

Track: Animal Beast | Künstler: SefChol

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=UfVDc3JpA6I>

Lu-Glitz Links:

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

LINKS zu Kari Eisenhut:

- Karis Flugschule Chillout Paragliding: <https://chilloutparagliding.com/>
- Buch Transalp in Online-Shops in

CH: <https://www.andreasbuslinger.ch/b%C3%BCcher.html>

DE: <https://shop.dhv.de/products/transalp>

AT: <https://www.thermik.at/produkt/transalp-gleitschirm-streckenfliegen-auf-den-punkt-gebracht/>

Transcript

[00:00:02] **Kari Eisenhut:** Ich habe im Kopf eigentlich nicht weit zu fliegen, sondern vor allem lange in der Luft zu bleiben. Und wenn ich es schaffe, lange in der Luft zu bleiben, steige ich mal automatisch hoch, weil ich drehe ja lange. Und wenn ich lange in der Luft bleibe, ist die Chance einfach viel grösser, dass ich automatisch weit fliege. Also ich denke nie beim Streckenfliegen ans Weitfliegen, sondern immer ans lange in der Luft bleiben.

[00:00:42] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast.

[00:00:45] **Kari Eisenhut:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Heute mit Karli Eisenhut. Und ich bin Lucian Haas.

[00:00:59] Beim Streckenfliegen schauen alle auf die Kilometer. Wer davon am meisten gesammelt hat, wird am Ende in den XC -Ranglisten weit oben stehen. Viele machen auf dem Weg dorthin aber einen Fehler. Sie versteifen sich auf die Kilometer und stehen dann häufig zu. Zu früh am Boden.

[00:01:19] Der Schweizer Karli Eisenhut setzt auf eine andere Strategie. Die Kilometerzahl ist nur das Ergebnis, sagt er. Der Weg aber ist das Ziel. Und um lange Wege zu gehen bzw. zu fliegen, muss man lernen, lange in der Luft zu bleiben. Wie das geht, das hat Karli in einem Buch niedergeschrieben. Transalp. Es ist nebenbei noch opulent bebildert mit Fotos von Andreas Buslinger. Die Texte sind relativ knapp gehalten. Karli, langjähriger Entwicklungschef bei Advance, hat darin seine Erfahrungen zum Streckenfliegen gewissermaßen destilliert und auf einfache Regeln, Denk - und Vorgehensweisen heruntergebrochen, wie er sie auch bei Streckenflugcamps seiner Flugschule Chill -Out Paragliding lehrt.

[00:02:07] In dieser Episode 160 von Podz-Glidz sprechen wir über einige der Themen aus Transalp. Karli erläutert unter anderem seine Wettercheck -Routine nach der BelaVie -Methode. Es geht um das Einschätzen von Flugbedingungen mittels Ampelfarben, den Wind als größten Risikofaktor und warum man gerade fürs erfolgreiche Gleitschirmfliegen die Dinge so einfach wie möglich halten sollte.

[00:02:36] 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.

[00:02:52] Karli, du hast zusammen mit dem Fotografen, Andreas Buslinger, ein Buch übers Streckenfliegen herausgebracht. Transalp heisst das. Und darin ist mir ein Satz besonders ins Auge gesprungen. Er heisst, sobald ich keinen Boden mehr unter den Füßen habe, sinkt meine Denkfähigkeit um mindestens 50 Prozent. Wie bist du zu dieser Erkenntnis gekommen?

[00:03:16] **Kari Eisenhut:** Ja, also das war schon mal bei mir selber, war mir das aufgefallen. Aber auf die Erkenntnis bin ich gekommen, als ich habe in unseren Kursen, die ich da organisiere und durchführe schon seit langem, ganz intelligente, blitzgescheite Leute als Teilnehmer da. Und die machten dann in der Luft Sachen, die ich mir kaum vorstellen kann. Und ich mich hinterfragte, weshalb machen die in der Luft so blöde Sachen und in ihrem täglichen Leben, meistern sie aber wahnsinnige Herausforderungen. Und da kam ich auf den Schluss, bei mir ist es eigentlich ganz genau gleich.

[00:04:03] In der Luft ist es einfach so, dass man total eingeschränkt ist.

[00:04:09] **Lucian Haas:** Was sind für dich blöde Sachen, die man in der Luft macht?

[00:04:13] **Kari Eisenhut:** Also blöde Sachen sind zum Beispiel Entscheidungen, wenn man am Boden ist, die ganz glasklar sind und in der Luft kommen sie einem einfach nicht in den Sinn. Zum Beispiel? Zum Beispiel, ich fliege ein Tal hinaus. Es wird immer enger und es gibt irgendwo ein Point of No Return. Und ich denke einfach nicht daran, ich fliege einfach weiter. Und mir kommt nicht in den Sinn, dass ich irgendwie keinen Ausweg mehr habe und in eine Sackgasse reinfliege. Wenn das mir nicht im Vorfeld bewusst ist, kann das einfach passieren. Und das kann sogar passieren, wenn du das vorher noch besprichst und eigentlich im Auge hattest. Aber ja, blöde Sachen. Wenn du am Boot bist, denkst du, ja, aber das war jetzt echt unklar.

[00:05:01] Also es gibt diese Punkte, da muss ich drehen oder weiter fliegen. Wenn ich weiter fliege, muss ich sicher sein, dass ich es noch schaffe. Und ich fliege weiter, aber ich schaffe es nicht. Das ist eine blöde

[00:05:10] **Lucian Haas:** Sache. Hast du eine Erklärung, warum beim Fliegen das Denken zur Hälfte aussetzt? Ich

[00:05:17] **Kari Eisenhut:** denke, weil man beim Fliegen einfach extrem gefordert ist von ganz vielen verschiedenen, verschiedenen Richtungen. Und dann ist einfach das Denken eine Limite und die ist einfach ausgefüllt. Man hat zu wenig Rechenkapazität. Was folgt für dich daraus? Für mich folgt daraus, dass man gut planen muss und Optionen schon im Vorfeld vorbereitet haben muss. Die müssen schon auf der internen Speicherplatte irgendwo Platz gefunden haben. Sonst kommen die Optionen dir in der Luft nicht in den Sinn.

[00:06:01] **Lucian Haas:** Im Buch schreibst du das so, dass du sagst, du setzt auf das Prinzip Keep it simple. Aber wie kann man so etwas so komplexes wie das Streckenfliegen einfach halten?

[00:06:14] **Kari Eisenhut:** Ich denke, das Streckenfliegen ist eigentlich gar nicht so komplex, weil beim Gleitschirm musst du ja nur links oder rechts ziehen und du hast noch einen Fussbeschleuniger. Und das ist etwas, also es gibt kaum eine einfachere Sportart als das Gleitschirmfliegen. Und das ist auch so faszinierend. Ich denke, dass man es einfach möglichst einfach halten muss, wenn man es schafft, Dinge auf den Punkt zu bringen und ganz einfach zu halten. Das ist am anspruchsvollen Ei etwas zu beschreiben und das braucht zigtausend Sätze. Das ist relativ einfach. Aber das richtig auf den Punkt zu bringen, das macht dann den Unterschied. Und beim Fliegen ist es ganz genau. Es braucht nicht viele Sachen, aber ein paar Sachen, die sind essentiell.

[00:07:04] **Lucian Haas:** Was ist für dich essentiell beim

[00:07:06] **Kari Eisenhut:** Fliegen?

[00:07:08] Essenziell beim Fliegen? Also essenziell beim Fliegen ist es, dass ich immer einen Plan habe und dass ich nie in eine Sackgasse reinfliege. Das ist für mich so das Essenziellste. Aber jetzt das in einem Satz zusammenzufassen, ich habe es im Buch versucht und ich habe dabei sechs Kapitel gebraucht. Und nach jetzt die sechs Kapitel in einem Satz zusammenzufassen, da bin ich dann auch an meinen Grenzen.

[00:07:38] **Lucian Haas:** In deinen sechs Kapiteln, eine Sache kommt eigentlich immer wieder raus, von dem, wie ich es gelesen habe. Du versuchst es immer in sehr einfache Kategorien, die einzelnen Kapitel zusammenzufassen und auch immer zu sagen, okay, am besten, also kommt mir so vor, am liebsten ist es dir alles irgendwie in drei Teile einzuteilen. Also beispielsweise, du hast ein sogenanntes Ampelsystem. Da gibt es rot und dann gibt es gelb und grün oder statt gelb, du sagst orange, glaube ich. Was beurteilst du mit einem solchen Ampelsystem?

[00:08:10] **Kari Eisenhut:** Ich denke, es ist einfach schwierig. Ich habe dann Mühe in der Luft, mich mehr auf drei Dinge, es kommt mir einfach nur drei Dinge in den Sinn, mehr als drei. Ich kann sieben Punkte aufschreiben, die sieben Punkte mögen ganz gut sein, aber ich, in der Luft kommen drei Dinge. Mir kommen maximal noch drei Dinge in den Sinn. Und deshalb muss man sich auf drei Dinge reduzieren. Und drei Dinge ist das Maximum an Kapazität, das ich habe.

[00:08:38] **Lucian Haas:** Okay. Wenn man jetzt aber wirklich dieses Beispiel des Ampelsystems nimmt und sagt, es gibt rot, es gibt orange, es gibt grün, für was stehen diese Farben und wie nutzt du sowas beim Fliegen?

[00:08:52] **Kari Eisenhut:** Diese Farben, die sind einfach ganz, es ist eine möglichst grosse Vereinfachung. Jetzt am Beispiel des Ampelsystems in rot, wie im Strassenverkehr, no go. Das ist einfach, da habe ich nichts mehr verloren.

Orange, gefährlich, anspruchsvoll, muss ich bereit sein. Und grün, ja, grün ist einfach alles gut, volle Sicherheit. Das sind so die drei wichtigsten, ich würde sagen,

[00:09:25] Überlebenskriterien, um in der Luft sich zu befinden. Oder die drei Haupt. Es gibt Situationen, da muss ich in der Luft angespannt und aufgepasst sein. Aber es gibt auch Situationen, da darf ich und soll ich in der Luft total relaxed sein. Und es gibt auch in der Luft Situationen, wo ich nichts zu suchen habe. Deshalb sind das für mich, es gibt, klar gibt es noch Überschneidungen von diesen Farben, aber grundsätzlich gibt es diese Farben. Diese drei und nicht mehr und nicht weniger.

[00:09:56] **Lucian Haas:** Wenn ich jetzt in der Luft bin und es wird rot, was kann das zum Beispiel sein, wo du sagst, rot heisst stopp, da muss man jetzt, no go, man muss eigentlich landen gehen?

[00:10:06] **Kari Eisenhut:** Also rot heisst eigentlich, da darf ich gar nicht sein. Also wenn ich in der Farbe rot bin, wie im Strassenverkehr, habe ich schon, das darf ich einfach nicht. Also rot ist absolut, no go, da darf ich gar nicht sein. Also rot kann, also auf ganz einfachen Nenner heruntergebracht, geht es am Schluss nur noch um den Wind. Der Wind ist der limitierende Faktor beim Gleitschirmfliegen. Wenn der Wind eine gewisse Windstärke übersteigt, bin ich nur noch wie ein Blatt im Wind. Ich kann meinen Flügel nicht mehr richtig kontrollieren. Ich fliege einfach wie im Herbststurm ein Blatt eines Baumes im Zeugs herum. Es bläst mich einfach weg.

[00:10:51] Und da spreche ich dann von out of control, weil ich nichts mehr zu suchen habe. Und ja, das ist für mich die Situation, also auf deine Frage zurückkommen, wo sind die Limiten oder was ist rot? Rot bedeutet, ich habe einfach keine Kontrolle mehr, darf ich nicht sein. Was wäre dann orange?

[00:11:15] Orange gibt es, das ist auch wieder heruntergebrochen auf den Wind, wenn ich mich in einer gewissen Windstärke befinde, in turbulenter Luft, habe ich das noch unter Kontrolle, weil ich genügend Skills, also genügend Fähigkeiten habe, dass ich meinen Schirm unter Kontrolle habe. Das heisst also, ich bin irgendwie in einer Leersituation und der Wind ist über 20 km/h, aber noch nicht über 35 km/h. Und da denke ich, wenn ich das richtige Material habe, habe ich das im Griff. Ich kann durch die Grössen leer fliegen, wenn die Windstärke nicht grösser ist, habe ich mit guter Kontrolle und guten Eigenschaften von meinen Ausschlägen über die Bremsen,

[00:12:04] falle ich nicht darunter, aber ich bin voll

[00:12:07] **Lucian Haas:** gefordert. Jetzt gerade, wenn du das immer so auf den Wind beziehst, denkst du wirklich auch im Flug in solchen Kategorien, dass du sagst, okay, Wind zwischen 0 und 20 ist grün, 20 bis über 30 ist orange und ab 35 spätestens ist es rot? Sind das so die Kategorien, in denen du dann zum Beispiel denkst?

[00:12:28] **Kari Eisenhut:** Es gibt ja ganz viele. Du fliegst, bist hoch in der Luft und du bist überaus angespannt. Und du bist so zu fest angespannt, vielleicht auch manchmal verkrampt oder hast Angst. Aber eigentlich ist es gar nicht mehr zum Angsthaben. Aber du bist noch in dieser Phase, weil es vielleicht vorhin war oder du nicht genau weisst, wie es ist. Und dann ist es im Fliegen ganz entscheidend, immer zu wissen, in welcher Farbe ich bin. Und oft ertappt man sich immer wieder, dass man sich in einer falschen Farbe im Geiste befindet. Und das ist natürlich ganz schlecht. Also wenn es orange ist und ich grün fühle, dann ist es nicht gut, weil dann bin ich ja nicht bereit.

[00:13:18] Dann überrascht es mich negativ irgendwie. Aber das Gegenteil, es wäre eigentlich schon längst grün, aber ich befinde mich in meinem Kopf noch in der Farbe orange. Da bin ich angespannt, aber ich müsste gar nicht angespannt sein. Ich könnte total locker sein, mich entspannen und geniessen. Aber ich bin dann nicht in der Genussphase, sondern ich bin dann immer angespannt und denke, kommt etwas oder erwartet mich etwas oder ich muss schaurig aufpassen. Aber ich muss gar nicht, ich kann es voll geniessen. Und das ist natürlich für meine Kapazität über einen langen Flug ganz entscheidend, weil orange braucht mehr Batterieleistung als grün. Das

[00:13:59] **Lucian Haas:** heisst, als Pilot sollte man eigentlich immer dahin tendieren, wenn man mal in orange war, wie komme ich schnell wieder ins grüne? Das ist ein

[00:14:07] **Kari Eisenhut:** ganz wichtiger Punkt, ja. Dieses Umschalten und dieses Einschätzen der Situation, das ist natürlich sehr anspruchsvoll, aber auch sehr spannend und herausfordernd, weil man ja diese Winde nicht sieht. Du kannst ja nicht irgendwo ablesen, der Wind ist jetzt so oder so oder so. Es gibt ein paar Messpunkte, die du schauen

kannst am Boden, aber sonst braucht es viel Erfahrung und viel Erfahrung, um herauszufinden. Aber theoretisch muss ich wissen, es gibt Grenzen und es gibt Grenzen zwischen grün und orange und es gibt Grenzen zwischen orange und rot. Und that's it.

[00:14:48] **Lucian Haas:** Wenn man auf so einem Streckenflug ist oder wenn du auf so einem Streckenflug bist, wie häufig fragst du dich so etwas ab, dass du sagst, okay, ist das noch orange, ist das schon wieder grün, geht es ins Rote? Also ist das ein ständiges Abgleichen auch von den äusseren Faktoren zu wie fühle ich mich gerade, bin ich im grünen Bereich oder bin ich im orangenen Bereich? Wie häufig machst du das?

[00:15:09] **Kari Eisenhut:** Also wenn ich jetzt einen weiten Flug mache, ich nehme an, ich bin 10 Stunden in der Luft, dann muss ich das ständig machen, weil sonst halte ich nie 10 Stunden durch. Also ich mache das ständig. Also ständig heisst, alle 15 Minuten frage ich mich, wo bin ich, oder? Also wenn ich in grün bin, dann ändert es automatisch zu orange. Das kommt,

[00:15:38] weil es ist turbulent und es wackelt, es rüttelt. Da bin ich sofort bereit und angespannt. Das Schwierige ist vielmehr, aus dem angespannten Modus wieder in den Relaxed -Modus zurückzugehen. Also von orange zu grün, das ist viel schwieriger. Und ich denke auch, die dritte Schwierigkeit ist zu erkennen, wann ist die Grenze erreicht? Also in rot darf ich ja gar nicht kommen. Also rot herauszusehen, vorausschauend zu erkennen, das ist auch eine ganz schwierige Sache.

[00:16:12] **Lucian Haas:** Wie kann man vom Mindset wieder von orange zu grün kommen? Gibt es da Techniken? Was nutzt du dabei?

[00:16:19] **Kari Eisenhut:** Ja, die einzige, also die Technik, wie ich es jetzt gesagt habe, mache ich ganz einfach. Ich frage mich einfach, wie ist im Moment die Farbe? Und die Farbe ist einfach zu erkennen, indem ich versuche herauszufinden, wie stark ist der Wind. Und mich zurückdenke, also auch wenn es super turbulent ist, wenn der Wind nicht eine gewisse Windstärke übersteigt, habe ich es einfach unter Kontrolle. Dann kann mir der Schirm nicht einklappen. Und wenn eine gewisse Windstärke übersteigt ist, dann bin ich dann das Blatt im Wind. Und dazu darf ich es nicht kommen lassen. Blatt im Wind ist no go.

[00:17:03] **Lucian Haas:** Nun ist ja orange als Farbe oder als Zustand, jetzt mal auf Geisteszustand, heisst ja auch, man ist in höherer Aufregung oder einfach ein bisschen mehr alert und sowas. Kann ja auch förderlich sein fürs Streckenfliegen und sowas. Absolut. Also wie häufig sollte man beim Streckenfliegen sich zwischendurch mal in orangene Bereiche hineinbegeben? Einfach auch, um zu sagen, das schärft den Geist auf gewisse Weise. Absolut.

[00:17:31] **Kari Eisenhut:** Orange ist ganz wichtig. Orange heisst, ich muss bereit sein, ich muss aktiv sein, ich muss reagieren und ich muss bereit sein. Weil wenn ich nicht bereit bin, dann klappt mein Flügel ein und er unterschneidet und ich habe dann ein Problem. Das darf ich nicht. Orange ist ein Schutz von dir selber. Orange ist ganz gut, das braucht es. Aber nicht immer. Wenn ich dann an der Wolkenbasis bin und die Talquerung in Angriff nehme, dann, sobald ich die letzte Aufwinde verlassen habe und ich in der ruhigen Luft leite, muss ich wechselnd auf grün. Dann ist Genuss und Entspannung. Aber oft ertappe ich mich, bin ich die ganze Talquerung,

[00:18:19] verbleibe ich in Orange. Das ist nicht günstig.

[00:18:23] **Lucian Haas:** Glaubst du, dass es funktioniert, grosse Streckenflüge nur in grün zu machen?

[00:18:28] **Kari Eisenhut:** Niemals. Es gibt nie meine Erfahrung, Streckenfliegen ist... Die Luft ist eine grosse Wildnis. Und die Wildnis, die ist wunderbar, die ist unbegrenzt, die ist frei, aber sie ist sehr wild. Und die Luft ist von mir aus gesehen die grösste Wildnis. Und Wildnis ist herausfordernd. Und wie der Name sagt, ist wild. Also Streckenfliegen, wenn es ein Tag ist, wo ich weit fliegen kann, gibt es immer Orte, wo ich mich in Grenzsituationen befinde, wenn ich weiter fliegen will. Und das gehört dazu. Und da muss ich damit umgehen. Und da ist die Farbe Orange ganz hilfreich.

[00:19:15] **Lucian Haas:** Was ist aus deiner Sicht oder Erfahrung heraus, die grösste Schwierigkeit oder Herausforderung beim Streckenfliegen?

[00:19:22] **Kari Eisenhut:** Ich denke, die grösste Schwierigkeit ist, zu erkennen, in welcher Farbe ich bin. Warum? Warum ist das so schwer? Weil man es nicht sieht. Ich kann es nur erahnen, aber ich sehe es nicht. Die Luft ist unsichtbar. Und ich bewege mich in einer Dimension, wo ich das nicht... Ich sehe es einfach nicht. Ich kann es dann nur fühlen oder mir vorstellen. Das macht das Ganze herausfordernd. Grundsätzlich hat der Mensch immer das Bedürfnis nach Sicherheit. Und Sicherheit bedeutet, er weiss, was auf ihn zukommt. Und beim Fliegen ist das gerade umgekehrt. Fliegen ist ein volles Abenteuer. Und beim Abenteuer ist der Ausgang ungewiss.

[00:20:10] Und auch die Materie, in der ich mich befinde, die sehe ich nicht. Und die muss ich nur erahnen. Und das ist dann schwierig. Um auf deine Frage zurückzukommen. Was ist herausfordernd beim Streckenfliegen? Meine Antwort ist, zu wissen, in welcher Farbe ich bin.

[00:20:29] **Lucian Haas:** Diese Ahnung, die man von den nicht sichtbaren Wetter, Winden und sonstigen haben kann. Wie kann man solche Ahnung aufbauen?

[00:20:39] **Kari Eisenhut:** Also ich glaube, es braucht drei Sachen. Als erstes braucht es einfach ein Grundwissen. Du musst ein paar Werte haben. Ein paar grundsätzliche Sachen einfach wissen. Wenn du das nicht weisst, dann hast du... Das ist die Grundvorreaktion. Es braucht ein gewisses Wissen. Dann braucht es Fertigkeiten, Skills. Also du musst deinen Schirm unter Kontrolle haben. Du musst entlasten, beherrschen oder wissen, wie viel du ziehen musst, in welcher Lage. Du musst dezentrieren können, die Schräglage, das Steigen genau im Griff haben, das Beschleunigen genau im Griff haben. Also das ist der zweite Punkt. Du musst Fertigkeiten haben. Und dann, wenn du Wissen und Fertigkeiten hast, geht alles nur noch im Kopf ab.

[00:21:24] In der Einstellung. Deine persönliche Einstellung. Das am Schluss. Ich mache immer gerne das Beispiel von Tennisspielern. Tennisspieler, wir hatten als Schweiz natürlich das grosse Idol von Roger Federer. Und Roger Federer hat im Tennis einfach dominiert über eine ganz lange Zeit. Und es gibt ganz viele Tennisspieler, die haben eine super Technik, ein super Ballgefühl, eine super Strategie, aber sie gewinnen nicht immer. Und ich denke, so ein Topsportler, der hat einfach den Unterschied im Kopf. Und beim Fliegen ist es ganz ähnlich. Du brauchst Wissen, du brauchst Fertigkeiten und am Schluss, wenn du das alles hast, spielt alles im Kopf ab. Im Kopf oder im Bauch?

[00:22:11] Kopf und Bauch sind sehr nahe beieinander. Bist du eher ein Kopfiger oder eher ein bauchiger Flieger? Ich denke, beides ist gut. Also, Kopf ist gut, Bauch braucht es auch.

[00:22:26] **Lucian Haas:** 50 -50. Etwas, was sehr entscheidend ist für die Sicherheit und die Farbe, in der man sich bewegt, ist ja letzten Endes eigentlich immer das Wetter. Vor allem der Wind ist der Sicherheitsfaktor. Und auch bezogen auf das Wetter hast du in deinem Buch im Grunde auch wieder drei Kategorien eingeführt, um das wieder zu vereinfachen. Wir haben so ein dreistufiges System der Einstufung entwickelt, sage ich mal. Und du nennst es das B -Lavi -System. Was hat es damit auf sich?

[00:22:57] **Kari Eisenhut:** Das sind wieder so drei ganz einfache Eckpfeiler, reduziert auf das Minimum, wo es drauf ankommt. Bewölkung, Labilität und Wind. Das sind die drei Basissachen, die stimmen müssen.

[00:23:18] Eine Vorbereitung beim Flugwetter ist die Basis von allem. Wenn ich nicht vorbereitet bin, dann kommt es mir in der Luft sowieso nicht in den Sinn. Beim Wetter kann ich einen ganzen Tag vor dem Computer sitzen und ich weiss am Abend immer noch nicht genau was. Es gibt so viele Apps und Sachen zum Schauen. Und eine gute Struktur, um da schnell die wesentlichen Punkte herauszufinden, ist das B -Lavi -System. Ich schaue die Bewölkung an, ich schaue die Labilität an und ich schaue den Wind an, den ich zu erwarten habe. Und diese drei Faktoren, das sind die Hauptfaktoren für erfolgreiches Streckenfliegen.

[00:24:01] **Lucian Haas:** Bewölkung, auf was schaust du dort?

[00:24:04] **Kari Eisenhut:** Bewölkung, das ist vor allem der Motor. Die Sonne ist der Motor des ganzen Aufwindens. Und die Bewölkung beinhaltet, natürlich die Sonneneinstrahlung und aber auch Gewitter, also wie ist der Niederschlag, die Sicht, die Gewitterneigung, Überentwicklungen und eben wie gesagt die Sonneneinstrahlung.

[00:24:30] **Lucian Haas:** Wofür steht Labilität?

[00:24:32] **Kari Eisenhut:** Labilität ist die ganze Luftschicht. Es gibt, haben wir alle erlebt, strahlend blaue Sonnentage und es geht gar nichts. Und es gibt auch bewölkte Tage und es geht super. Also die Luftschichtung, wie ist die Umgebungsluft geschichtet,

[00:24:48] hängt darauf ab, kann sich die Luft überhaupt überentwickeln an dem Tag oder geht überhaupt Thermik und von welcher Höhe geht die Thermik und um welche Zeit startet die Thermik und das ist alles. Also Labilität hat direkten Zusammenhang mit der Schicht und der Umgebungsluft, wo ich mich befinde.

[00:25:08] **Lucian Haas:** Und Wind ist für dich nur die Windgeschwindigkeit, ist die doch im grün -orangen -roten Bereich oder was schaust du dort?

[00:25:15] **Kari Eisenhut:** Wind, was habe ich zu erwarten? Auf welcher Höhe? Es gibt ja verschiedene Winde, wir sprechen wieder von drei Windsystemen, also Talwindsystem, dann der thermische Wind und der überdiagonale meteorologische Wind und diese drei Winde können aus komplett unterschiedlichen Richtungen wehen und das Verständnis zu wissen, in welchem Wind und in welcher Windstärke ich bin, das ist entscheidend. Das hat auch wieder einen direkten Zusammenhang mit der Labilität, also mit der Schichtung der Umgebungsluft, in welchem Wind ich mich befinde. Aber zu wissen, ob ich in einem stabilen oder in einem labilen oder in einem überdiagonalen meteorologischen Wind ich mich befinde, ist ganz entscheidend, um sich wohlfühlen.

[00:26:08] **Lucian Haas:** Bei diesem Dreisprung Béla -Vi ist das auch die Reihenfolge, in der du das machst? Also schaust du erst nach der Bewölkung, dann die Labilität und am Ende den Wind? Das

[00:26:18] **Kari Eisenhut:** spielt eigentlich nicht so eine Rolle. Es sind drei Punkte, die für mich alle auf gleicher Höhe sind. Also mit zu viel Wind geht nichts, mit schlechter Luftschichtung geht aber auch nichts und ich kann super Labilität haben und keinen Wind, aber wenn ich keine Sonne habe, geht auch nichts. Die drei Punkte sind gleichwertig.

[00:26:44] **Lucian Haas:** Ein anderer Punkt und ein anderes Thema, wo du auch so einen Dreisprung machst in deinem Buch ist beim Fliegen, da sagst du auch, es gibt drei Modi.

[00:26:55] Planen, steigen und landen.

[00:27:00] Wonach definierst du das? Also in vielen anderen Streckenflugbüchern oder so findet man häufig ja, steigen als Modus und dann gibt es sowas, das nennen die dann Transition oder einfach der Gleitmodus. Aber den gibt es bei dir nicht, sondern du nennst einen Modus Planen. Was ist das?

[00:27:17] **Kari Eisenhut:** Also oft macht man ja das gerade total verkehrt. Man ertappt sich, dass wenn ich schon lange landen gehe, dass ich noch an steigen denke und mich nicht aufs landen konzentriere.

[00:27:31] Oft endet das sehr ungünstig. Oder ich bin zuoberst an der Wolkenbasis in den letzten Metern und ich konzentriere mich noch auf steigen. Da ertappt man sich immer wieder, dass ich da völlig am falschen Ort das Falsche im Kopf habe. Es gibt Zeiten, da muss ich mich einfach auf steigen konzentrieren und alles andere ist mir eigentlich gleich. Dann gibt es Orte, da habe ich die Höhe, da muss ich planen. Ich mache es oft noch so, stelle mir vor, so eine Kartonkiste und diese Kartonkiste, wenn ich tief bin, stülpe ich mir diese Kartonkiste über den Kopf und ich sehe gar nichts, sondern höre nur meinen Varioton, konzentriere mich voll und ganz auf das Steigen.

[00:28:21] Und sonst gar nichts. Und je höher ich komme, ziehe ich langsam meine

[00:28:26] Kartonkiste vom Kopf und beginne den Horizont zu öffnen und zu schauen, die Weitsicht zu haben und zu schauen, wo ich hinfliegen kann und zu planen.

[00:28:40] **Lucian Haas:** Das heisst, planen ist für dich eine Flugphase, die machst du immer oben. Genau. Und dazwischen gibt es eigentlich nur steigen und wenn du zu tief kommst, gibt es nur landen. Ganz genau, das mache ich so. Und

[00:28:53] **Kari Eisenhut:** ein Mix von diesen drei Sachen, ich komme immer wieder auf das Gleiche, ich habe eine beschränkte Ressource an Rechenleistung und an Denkfähigkeit und deshalb ist es wichtig, sich in der richtigen Phase auf das Wesentliche zu fokussieren. Es bringt gar nichts, wenn ich im Landemodus mich auf das Planen konzentriere,

weil landen und planen, das sind total zwei verschiedene Sachen. Beim Landen muss ich schauen, dass ich gut an Bord komme. Da brauche ich alle meine Fähigkeiten und mein Potenzial, damit die Landung gut kommt. Beim Steigen genau gleich. Beim Steigen muss ich meinen Variaton interpretieren und möglichst effizient gut zentrieren und hochkommen.

[00:29:39] Und da darf ich meine Ressourcen nicht vergeuden mit anderen Gedanken. Und wenn ich dann hoch bin, dann beginne ich eine grosse Arbeit, zu schauen, wie die Bedingungen sind, so wie ich gedacht habe. Stimmt Bellavie? Wie sind die Erwartungen? Hat sich etwas geändert? Wie sind die Möglichkeiten?

[00:30:00] Ich habe einfach in der Luft ganz beschränkte Ressourcen und mit denen muss ich gut umgehen und deshalb ist es wichtig, meiner Erachtens, sich zur richtigen Zeit in richtiger Höhe auf das Wesentliche zu konzentrieren.

[00:30:18] **Lucian Haas:** Ist das Steigen an sich so komplex, beziehungsweise so fordernd, dass man in dieser Phase, wenn man steigt, nicht planen kann?

[00:30:28] Ich denke, ja.

[00:30:30] **Kari Eisenhut:** Es gibt Piloten, also Top -Piloten, die steigen alle unheimlich gut. Und das Steigen ist ja auch diese Phase, wo ich am meisten gewinnen kann. Also wenn ich gut steige, schnell steige, fliege ich auch schnell. Das Steigen ist das Zentrale und das Wichtigste in der ganzen Streckenfliegerei. Wie lernt man es, gut zu steigen?

[00:31:02] Also gut zu steigen braucht eine gute Fertigkeit und man muss seinen Schirm ganz gut beherrschen können. Das übe ich am besten, wenn ich viel Bodenhandling mache. Da spüre ich meinen Schirm, ich kenne meine Grenzen, ich kenne den Abrisspunkt, ich erkenne Entlaster. Also am Boden lerne ich meinen Flügel ganz gut kennen und ohne gute Fertigkeiten am Boden habe ich auch Mühe, in der Luft das Steigen dann gut umzusetzen und einzusetzen. Also die Schräglage kontrollieren und variieren, das ist eine ganz wichtige Sache und das beste Training ist viel Bodenhandling

[00:31:49] **Lucian Haas:** machen. Viele Leute, die anfangen mit dem Thermikfliegen, die haben immer den Eindruck, sie müssten das Steigen spüren und das wäre das Besondere, was man lernen muss oder so. Aber wenn ich dich richtig verstehe, dann gehört das sicherlich auch dazu, aber eigentlich muss man lernen mit dem Schirm das Steigen zu krallen. Also dort wirklich an der passenden Stelle einzudrehen und da auch dann zu bleiben und vielleicht eng zu drehen oder weit zu drehen, was gerade gefragt ist.

[00:32:15] **Kari Eisenhut:** Ganz genau. Das braucht eben das Wissen, grundsätzliche Wissen. Ich weiss, im Zentrum der Thermik steigt es am stärksten, es ist am sichersten. Jetzt brauche ich die Fähigkeit auch umzusetzen und dann im Zentrum zu bleiben. Und das Zentrum zu krallen oder zu erwischen oder drin zu bleiben, braucht dann die Fertigkeit, dass ich eben meinen Schirm eng drehen kann, mein Radius beim Drehen variieren kann und ja, diese Fertigkeit vom Schirm, das ist der zweite Punkt. Und der dritte Punkt im Kopf, dass ich dann diesen Varioton mir vorstellen kann und interpretieren kann, wo

[00:33:02] im dreidimensionalen Raum ist jetzt das Zentrum und das verschiebt sich ja dann auch und ich muss es dann mit dem Nachzentrieren auch immer wieder nachzentrieren.

[00:33:13] **Lucian Haas:** Nun gibt es so heute moderne Varios, die Zentrierhilfen haben mit so Bubbles, die dann auftauchen und wo man genau sieht, wie die Kreise sind, die dann teilweise schon vorher rechnen, wie wahrscheinlich der Bart versetzt wird, wo man seine Kurve hinlegen müsste und so etwas. Was hältst du von sowas?

[00:33:30] **Kari Eisenhut:** Ich denke, das ist okay. Ich mache das selber im Kopf und wenn ich das selber im Kopf mache, deshalb brauche ich auch so viel

[00:33:40] Konzentrationsenergie, dass ich diese Zentrierhilfe mir im Kopf vorstelle und mir abspeichern kann. Und da bin ich immer noch schneller, als wenn ich immer abgleichen muss mit dem Vario und dann zurück. Da verliere ich zu viel Zeit. Wenn ich jetzt immer auf diese Zentrierhilfe schaue, da bin ich immer einen Schritt hinten drin. Und wenn ich diese Zentrierhilfe, genau was abgebildet ist auf dem Vario, mir im Kopf vorstelle, dann bin ich viel schneller und steige viel effizienter.

[00:34:11] **Lucian Haas:** In deinem Buch hast du eine ganze Reihe von Thermikflugregeln aufgestellt, mehr als drei. Das ist, glaube ich, einer der wenigen Punkte, wo sich das nicht nur auf so einen Dreisprung reduziert. Mir hat da vor

allem Thermikflugregel 6 gefallen und da wollte ich was nachfragen, weil da schreibst du Thermikflugregel 6 heißt Verlasse den Thermikschlauch erst, wenn du sicher bist, dass es im nächsten Schlauch stärker steigt. Das ist ja schön gesagt, aber wie kann man wissen, dass es im nächsten Schlauch besser steigt oder ob es im nächsten Schlauch besser steigt? Also wann weiß ich wirklich, ich kann jetzt hier verlassen, weil der Cari hat gesagt, wenn der nächste Schlauch besser steigt, dann kann es jetzt losfliegen.

[00:34:53] **Kari Eisenhut:** Ja, das ist wieder eine Herausforderung. Ich versuche dann diese Luftschichtung, das hat ja mit der Luftschichtung zu tun, mir abzuspeichern und das fängt schon beim ersten Schlauch an. Also wenn ich meinen Startschlauch eindrehe, versuche ich mir zu merken, in welcher Höhe ging es am besten und diese Höhe in der Regel ist dann im nächsten Schlauch wieder ähnlich. Und da kann ich dann schauen, aha, wenn ich zwischen 1500 Meter und 2000 Meter, da geht es ganz gut, da ist es ganz stabil und unter 1500 Meter beobachte ich, da wird es etwas eng, da wird es etwas knapp, da geht es nicht mehr so richtig, versuche ich einfach nie unter diese 1500 Meter zu kommen.

[00:35:38] Und das Gleiche an der oberen Grenze, wenn ich dann sehe, die letzten 200 Meter bis an die Wolkenbasis, die waren einfach zäh und schwierig, dann kann ich, wenn ich sicher bin, dass ich wieder in die nächste 1500, über 1500 Meter ankomme, gehe ich davon aus, ja, also brauche ich da nicht noch 10 Minuten zu investieren, um noch ein paar Meter höher zu kommen.

[00:36:03] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt entscheiden müsstest, du weisst, du kannst deinen nächsten Bart erreichen, aber du sagst, du hast zwischen 1500 und 2000 steigt es super. Darüber wird es schwach und darunter ist es schwach. Und der nächste Bart ist aber ein bisschen weiter entfernt, das kriegst du mit diesen 500 Höhenmetern, wo es gut steigt, das kriegst du nicht geregelt, dort hinzukommen. Würdest du lieber länger hochsteigen und dann mit besserer Höhe abfliegen? Oder würdest du sagen, nee, ich riskiere es eher, ich komme zwar ein bisschen tiefer an, aber ich habe es am Anfang ein bisschen schwächer und dann steige ich da hoch. Also oben länger drehen oder unten länger brauchen, um wieder rauszukommen?

[00:36:40] **Kari Eisenhut:** Die Antwort ist ganz klar, oben länger drehen. Also maximale Höhe machen ist immer gut. Und wenn wir mit Spitzenpiroten reden, die Rekordflüge machen, oder weite Flüge machen, in unsicheren Situationen machen sie immer maximale Höhe. Maximale Höhe, ja, das ist immer gut, ja. Immer eine

[00:37:03] **Lucian Haas:** top Investition. Und wenn jemand mit dem Streckenfliegen anfängt, wäre das auch ein Tipp, was du ihm geben würdest? Mach am Anfang immer erstmal maximale Höhe, damit du die Sicherheit hast, überhaupt weiter zu kommen und damit langsam die Erfahrung zu gewinnen und überhaupt die Erfolgserlebnisse zu haben, dass es dort dann weitergeht? Unbedingt.

[00:37:24] **Kari Eisenhut:** Es gibt keinen weiten Flug, der nicht lange dauert. Ich habe im Kopf eigentlich nicht weit zu fliegen, sondern vor allem lange in der Luft zu bleiben. Und wenn ich es schaffe, lange in der Luft zu bleiben, steige ich mal automatisch hoch, weil ich drehe ja lange und ich bleibe, wenn ich lange in der Luft bleibe, ist die Chance einfach viel grösser, dass ich automatisch weit fliege. Also ich denke, nie beim Streckenfliegen ans Weitfliegen, sondern immer ans lange in der Luft bleiben.

[00:37:57] **Lucian Haas:** Haben wir vielleicht das falsche Mass? Ich meine, Streckenflüge werden immer in XT -Kilometern gerechnet. Aber wenn du jetzt sagst, das eigentliche Wichtige beim Streckenfliegen ist es, lange zu fliegen, müsste man nicht auch einen Wettbewerb machen, wo man sagt, es ist zwar Streckenfliegen, aber wer ist an dem Tag am längsten in der Luft geblieben? Das sind meistens auch die, die wirklich die langen Strecken haben. Also jetzt gerade letzte Woche, das war Ende April, Anfang Mai, gab es ja diese Hammer -Tage in den Alpen, wo ich glaube, so viele Dreihunderte geflogen worden sind an einem Tag wie noch nie zuvor und so was und wo von ganz vielen Startplätzen neue Startplatzrekorde geflogen worden sind. Und wenn man da aber auch wieder guckt, die Leute, die wirklich weit geflogen sind, die haben alle mindestens neuneinhalb Stunden, wenn nicht zehn oder sogar teilweise elf Stunden auf der Uhr gehabt.

[00:38:43] Und dass man immer eigentlich sagen müsste, okay, die Leute, die wirklich sich trauen, früh zu starten und spät zu landen, das ist die eigentliche Leistung. Und ob das jetzt zwar dann 180 oder 320 Kilometer geworden ist, ist doch relativ egal.

[00:38:55] **Kari Eisenhut:** Ja, ich denke, lustigerweise werden beide Ranglisten ähnlich. Also die Langzeit -Rangliste und die Kilometer -Rangliste würde ich sagen, die ist fast identisch, ja.

[00:39:09] **Lucian Haas:** Ja, aber wenn man jetzt vergleichen würde, ein B -Pilot und ein C -Pilot oder ein E -N -D -Pilot, der sagt, okay, ich kann meistens mit einem E -N -B -Schirm kann man nicht ganz so schnell fliegen auf bestimmten Passagen wie mit einem E -N -D -Schirm. Wo man sagt, aber dann könnten sie ja vergleichbar werden, wenn man sagt, pass mal auf, wir vergleichen jetzt nicht, du hast nur 250 Kilometer geschafft, der andere hat 300 Kilometer geschafft, aber wir vergleichen gar nicht die Kilometerzahl, sondern sagen, hey, du als E -N -B -Pilot warst auf Strecke und bist sogar eine Viertelstunde länger geflogen als der andere. Ist das dann nicht sogar die grössere Leistung?

[00:39:43] **Kari Eisenhut:** Ja, man kann es vielleicht noch anders ausdrücken. Die Kilometer, das ist das Resultat, und die Stunden in der Luft, das ist der Weg zum Resultat.

[00:39:55] **Lucian Haas:** In deinem Buch heisst es ja auch sehr schön, der Weg ist das Ziel. Ist das für dich die Motivation beim Streckenfliegen auch? Möglichst viel Weg zu machen?

[00:40:05] **Kari Eisenhut:** Ja, und ich denke auch, das ist auch eine Kopfsache, wenn ich das etwas aus Distanz betrachte, alles, was man unbedingt will, schafft man eigentlich sowieso nicht. Wenn man es dann aber macht, passiert es dann automatisch. Gewinnen kann man nicht, gewinnen tut man.

[00:40:28] **Lucian Haas:** Das heisst,

[00:40:28] **Kari Eisenhut:** man kann es

[00:40:29] **Lucian Haas:** nicht planen zu gewinnen, sagst du? Man

[00:40:31] **Kari Eisenhut:** kann es nicht, das kommt automatisch, das ist einfach das Resultat. Aber das Resultat kann man nicht kaufen, das kann man nicht erzwingen, das ist einfach eine, wie sagt man, das Resultat ist eine, das kommt automatisch. Aber man muss sich eben nicht auf die Kilometer konzentrieren, sondern auf die Zeit, möglichst lange in der Luft zu sein. Und wenn ich es schaffe, lange in der Luft zu bleiben, dann kommen die Kilometer automatisch. Ich muss wirklich zuerst die Fähigkeit haben, 10 Stunden in der Luft zu sein. Wenn ich nicht 10 Stunden in der Luft sein kann, werde ich nie 300 Kilometer schaffen. Das ist gar nicht möglich.

[00:41:17] **Lucian Haas:** Was sind die eigentlichen

[00:41:28] begrenzenden Faktoren, dass man es schafft, einen langen Weg zu gehen?

[00:41:32] **Kari Eisenhut:** Ich denke, die Batterieleistung im Kopf. Dass ich es schaffe, so lange die Konzentrationsfähigkeit aufrechtzuerhalten. Das sind die grössten Herausforderungen. Und Konzentrationsfähigkeit brauche ich nicht. Das brauche ich beim Steigen, beim Planen und beim Landen. Wie kann man das trainieren?

[00:41:54] Trainieren, dass ich viel Wissen habe, gute Fähigkeiten habe, dass der ganze Ablauf möglichst automatisch passiert und es keine Kraft aufwendet. Wenn ich beim Zentrieren, beim Steigen gar nicht denken muss, das flutscht einfach automatisch, weil ich schon so viel gemacht habe und meinen Schirm so gut kenne, dass es einfach funktioniert. Und beim Planen, die Gedanken, die ich mir am Morgen in der guten Vorbereitung gemacht habe, wieder in den Sinn kommen, dann brauche ich einfach weniger Kapazität. Das braucht Wissen, das braucht Fähigkeiten und Wissen und Fähigkeiten brauchen Training.

[00:42:37] **Lucian Haas:** Nun kommt da noch etwas ins Spiel, was du im Buch mit einem sehr, sehr schönen, urschweizerischen Begriff beschreibst, den Knorz. Was ist das? Was hat es damit auf sich?

[00:42:50] **Kari Eisenhut:** Knorz, das ist ein ganz

[00:42:54] lustiger Ausdruck. Der Knorz,

[00:42:58] man hat ja diesen Instinkt, diesen Überlebensinstinkt und der ist ganz gut. Man wird beschützt, man bekommt Angst, man kommt, man passt auf, die Ampelfarbe wechselt und das ist ein Warnsignal, wo man automatisch

kommt. Aber das grosse Problem ist es, oft bleibt sie dann auch und die grosse Kunst ist wieder zu wechseln, also zu wissen, dass man diese Gedanken im Kopf, dass man sich auf die guten Gedanken stützt und nicht sich abtreiben lässt in den schlechten Gedanken. Und der Knorz ist oft ein Freund, aber manchmal auch eine Blockade oder ist manchmal nicht ein Freund

[00:43:47] von mir selber und es ist immer gut zu wissen, bremst er mich jetzt oder

[00:43:53] **Lucian Haas:** hilft er mir jetzt? Also Knorz ist die innere Stimme, die irgendwo alles noch kommentiert, was du da gerade machst. Ist die immer präsent? Die ist immer präsent,

[00:44:04] **Kari Eisenhut:** der kommt ganz schnell und wird ganz laut und bleibt manchmal ganz lange dominant und manchmal muss man wieder sagen, ja es ist gut, danke, aber jetzt kannst du wieder gehen.

[00:44:20] **Lucian Haas:** Wie gehst du mit deinem Knorz um? Genau so, dass du ihm sagst, hey danke, jetzt aber geh wieder? Ganz genau,

[00:44:26] **Kari Eisenhut:** ich versuche das zu personifizieren und dem ganz klare Anweisungen zu geben.

[00:44:35] Das mache ich ganz einfach, ganz simpel und ich sage dem, ich schaue den an wie eine Person und gehe respektvoll um, aber sage ihm ganz klar, wer der Boss ist. Das heisst,

[00:44:48] **Lucian Haas:** man darf seinen Knorz auch überstimmen?

[00:44:51] **Kari Eisenhut:** Das ist die Kunst, er ist Freund und Helfer, aber ja, er zeigt auf, aber man muss immer gut einschätzen und die Farben, darüber habe ich jetzt schon viel gesprochen, die helfen mir. Die Farben helfen mir und die sagen, wie es wirklich ist und wie es wirklich ist, die Situation, ist die Antwort für meinen Knorz.

[00:45:14] **Lucian Haas:** Das heisst, dein Knorz sagt dir zum Beispiel, oh, das ist ja viel zu anspruchsvoll heute, vielleicht gehst du besser landen oder so und dann musst du im Geiste die Prüfung dazwischen schalten und sagen, okay, aber was ist denn jetzt gerade außen? Wie sind die Verhältnisse gerade? Und dann stellst du vielleicht fest, ne, aber jetzt gerade, wo ich hier fliege, in diesem Tal, in das ich jetzt eingeflogen bin, sind die Windverhältnisse viel ruhiger, ich kann eigentlich ganz ruhig dahin gleiten, muss gar nicht mehr viel machen. Knorz, Hals, Malz, Maul, jetzt ist hier alles in Ordnung.

[00:45:44] **Kari Eisenhut:** Ich mache das ganz genau so. Genau wie du das in deinen Worten beschrieben hast, sage ich mit meinem Knorz.

[00:45:52] **Lucian Haas:** Hattest du schon mal negative Erlebnisse, wo du deinen Knorz überstimmt hast und dann festgestellt hast, Mist, der hatte schon Recht mit seinen Bedenken?

[00:46:02] **Kari Eisenhut:** Ja, das hatte ich schon. Das hatte ich schon. Aber ich hatte

[00:46:08] viel mehr Situationen, wo der Knorz mich zum Land gezwungen hat, aber völlig zu Unrecht gehandelt hat. Ich war am Boden, drei Sekunden später habe ich mich aufgeregt, weshalb ich am Boden bin.

[00:46:24] **Lucian Haas:** Nun ist ja der Knorz ein Teil von einem selber. Wie geht man mit diesem Ärger dann um? Weil eigentlich, man ist ja dann so zweigeteilt. Auf der einen Seite schützt das eigene Ich einen selbst, also wie du sagst, das ist ja ein Warner, der ist auch manchmal sinnvoll, dass man entsprechend gewarnt wird, aber der kann vielleicht auch überwarnen und dann wird einem ein mögliches schönes Erlebnis damit zunichte gemacht oder ganz genommen, weil man dann entsprechend landen geht und so weiter.

[00:46:51] **Kari Eisenhut:** Ja, das ist genau so und ich denke, die Lösung dazu ist das einfache Bewusstsein, dass es diesen Knorz gibt und dass der immer wieder kommt, in jedem Flug und nicht nur einmal, sondern ganz oft. Der ist immer da und ja, mit dem gehe ich einfach um und das Bewusstsein, dass er da ist und dass er gut, aber auch manchmal schlecht ist, das ist einfach, da muss ich damit umgehen und wenn ich mir bewusst bin, dann gehe

[00:47:21] **Lucian Haas:** ich damit um.

[00:47:24] Mit diesem Knorz vernünftig umzugehen und ihn auch schon mal in die Schranken zu weisen, hat ja auch etwas mit Mindset zu tun und einem, ich sage mal, positiven Mindset. Wie baut man ein positives Mindset bei sich auf, sodass man einem Knorz auch widerstehen kann oder widersprechen kann?

[00:47:41] **Kari Eisenhut:** Das ist eine ganz gute Frage.

[00:47:45] Das Selbstvertrauen, das kommt ganz langsam und das geht ganz schnell. Und Vertrauen, das ist ganz wichtig, dass man das Vertrauen hat in sich, in sein Material, in seine Fähigkeiten und dass man das Vertrauen aufbauen kann und erfolgreich fliegen kann, braucht es immer positive Erlebnisse. Die negativen Erlebnisse, die rauben einem die Investition enorm schnell.

[00:48:14] Also in meinen größten Zielen ist es, immer gute Erlebnisse zu haben. Und wenn ich gute Erlebnisse habe, dann stärkt das mein Vertrauen. Und das Vertrauen zu mir und zu meinem Material, das ist essentiell.

[00:48:29] **Lucian Haas:** Hattest du selbst schon mal negative Erlebnisse, die dich wirklich länger beim Fliegen belastet haben, wo du gemerkt hast, ich bin jetzt eingeschränkt?

[00:48:38] **Kari Eisenhut:** Ich sehe das viel mehr bei Piloten, die zu uns kommen, wo wir darüber sprechen und wo man das einfach sieht oder in meiner Funktion, früher als

[00:48:52] Wettkampfteamleiter, hatte ich viele junge Talente, die waren wahnsinnig gut und die waren etwas übermotiviert, hatten irgendein schlechtes Erlebnis, das kommt dann nicht sofort, ein Jahr später, zwei Jahre später waren sie weg und hatten etwas anderes gemacht. Du musst nicht mal einen Schaden erleiden, einen physischen, sondern es braucht nur ein extremes Erlebnis, das sich dann aufrüttelt oder runterzwingt und das reicht schon. Es braucht nicht mal einen Absturz oder sonst irgendeinen Knochenbruch, es kann einfach ein extremes Erlebnis sein und

[00:49:37] es muss einfach immer positiv sein.

[00:49:40] **Lucian Haas:** Ist da das Gleitschirmfliegen extremer auch als andere Sportarten, wo man vielleicht auch einen Sturz hat, der einem sagt, jetzt halte ich vielleicht mal zurück oder sowas? Also ist das, weil man in der Luft ist und sich vorstellen kann, man könnte abstürzen und ist das doch noch ein anderes Medium, wo man als Mensch eigentlich weiss, normalerweise gehöre ich dort nicht hin und wo man dann mehr Respekt davor hat und mehr Respekt entwickelt?

[00:50:06] **Kari Eisenhut:** Ich glaube das Gleitschirmfliegen ist so die Königsdisziplin vom ganzen Leben, weil man eben in der unsichtbaren Luft ist, hoch über den Boden und runterfallen kann, aber eigentlich ist es überall so, Selbstvertrauen und gute Erlebnisse, die sind auch im normalen, täglichen Leben ganz entscheidend.

[00:50:29] Wie bist du zum Fliegen gekommen?

[00:50:32] Ich wollte eigentlich gar nicht fliegen, ich habe zwei ältere Brüder und der eine Bruder ist geflogen und ihm war es langweilig immer alleine zu gehen und er hat mich dann quasi nicht gerade gezwungen, aber überredet auch mitzukommen und er war dann etwas ungeduldig und Übungshand gab es da nicht. Ich habe den Schirm erhalten und musste fliegen. Direkt oben vom Berg? Direkt oben vom Berg, genau. Wir wollten am Morgen mal den Schirm aufziehen, aber da war der Wind so schlecht und dann der Tag hat gut ausgesehen und mein Bruder hat entschieden gerade direkt hoch zu gehen und dann mussten wir entscheiden, ja, schau dir mal den Start zu oder die Landung und ich konnte dann entscheiden, was ich wollte und dann war ich noch als erster geflogen und er hinten rein und ja, es war ganz los, es war eine ganz andere Zeit.

[00:51:29] Dann hatten wir auch einen zweiten Flug gemacht und da haben wir mit einer Flugschule hochgefahren und dann kam der Fluglehrer auf mich zu und hat gefragt, wie viele Flüge du dann schon hast. Ja, noch nicht so viele, oder? Und er hat mich dann ertappt, dass ich gar keine Probe hatte und hat mich dann ermutigt, jetzt noch die Probe zu machen. Bei ihm natürlich, ja. Was du dann auch gemacht hast. Ja, ja, das habe ich dann auch gemacht, aber ich war noch etwas zu jung, ich durfte noch gar nicht. Dazu mal durfte man erst ab 16 Jahren fliegen und ich war erst 15. Ich musste noch etwas warten, ja.

[00:52:03] **Lucian Haas:** Aber hat dich dann dieser erste Flug schon direkt so gepackt, dass du gesagt hast, jetzt will ich es doch?

[00:52:09] **Kari Eisenhut:** Ja, es hat mich dann schon fasziniert, also dieser kleine Gleitschirmsack und diese Möglichkeit, die du mit deinem kleinen Sack und deinem kleinen Paket hast, das hat mich schon beim ersten Flug fasziniert und das fasziniert mich immer noch bis jetzt, bis heute. Und ich finde, dass die Einfachheit dieses Rucksacks und das Potenzial, was du mit dem darin alles machen kannst, das ist für mich einzigartig, ja.

[00:52:40] **Lucian Haas:** In deiner Karriere hast du auch mal eine Weile, warst du auch wettbewerbsmäßig unterwegs und hast auch echte Erfolge gefeiert, hast mal den PWC gewonnen, 2000 warst du Europa Meister, dann hast du aber wenige Jahre später das Wettbewerbsfliegen ganz an den Nagel gehängt, warum?

[00:52:57] **Kari Eisenhut:** Ich habe schon als Kind hat mich der Sport immer fasziniert und auch

[00:53:03] die, speziell das Skifahren,

[00:53:07] das Skifahren habe ich immer geschaut, dann hat es so Sportler gegeben, die waren mal super gut, haben alles gewonnen und dann sind sie etwas in das Alter gekommen und haben dann nicht aufgehört und sie sind immer noch hintenher gefahren und das hat mich immer so brutal, das empfand ich immer so als brutal, wenn jemand einmal absolute Weltklasse ist und dann ein paar Jahre später einfach nicht mehr hinten nachkommt und ich habe mir gesagt, wenn ich irgendwann so in eine solche Situation kommen würde, dann höre ich auf und dann ist es immer schwierig zu sagen, wo der Höhepunkt ist, aber wenn ich dann den Gesamtwelt -Höhepunkt, den PWC und den Europameistertitel gewollt habe, habe ich gedacht, das ist gut,

[00:53:52] **Lucian Haas:** ich höre auf. Hast du mal zwischendurch nochmal Lust gehabt mitzufliegen oder war das wirklich so, dass du sagst, das habe ich da entschieden?

[00:54:01] **Kari Eisenhut:** Ja, ich habe dann lange nichts mehr gemacht und dann habe ich das Buch geschrieben und als ich das Buch geschrieben habe, habe ich mir natürlich viele Gedanken gemacht und ich wollte diese Gedanken auch prüfen und ich habe die geprüft und ich habe während der Zeit, als ich das Buch geschrieben habe, in der Sportklasse dann wieder an der Schweizer Meisterschaft teilgenommen und wieder den Streckenflugwettbewerb gemacht in der Schweiz, um zu schauen, ob das dann auch wirklich so macht. Ich habe also nichts anderes gemacht als einfach das Niedergeschriebene angewendet selbst.

[00:54:41] **Lucian Haas:** Du bist einfach lange in der Luft geblieben, also am Ende.

[00:54:44] **Kari Eisenhut:** Ich bin lange in der Luft geblieben, ich habe in dieser Zeit meine besten Flüge immer gemacht und das war super. Ich habe auch den Streckenflugwettbewerb gewonnen und den Schweizer Meistertitel gewonnen und habe nichts anderes gemacht als das versucht anzuwerten, was ich versucht zu schreiben habe.

[00:55:05] **Lucian Haas:** Du hast auch jahrelang als Leiter des Entwicklungsteams von NETVANCE gearbeitet. Ich glaube, du warst auch Teilhaber von der Firma. Hast das aber auch aufgegeben. Warum?

[00:55:18] **Kari Eisenhut:** Das ist eigentlich etwas ähnliches. Ich denke, das ist einfach so meine Grundphilosophie. Es gibt gute Zeiten, du machst etwas und es gibt dann auch wieder Zeiten, wo es wieder weitergeht. Immer den richtigen Zeitpunkt zu erwischen, wieder weiterzugehen und sich wieder auf etwas anderes zu konzentrieren und mit dem Erlebten das mitzunehmen und aufzubauen. Das ermöglicht immer wieder neue, offene Türen.

[00:55:51] Das ist eine Herausforderung. Das ist ähnlich wie bei den Spitzensportlern, die auf dem guten Moment weitergehen. Solche Momente gibt es immer wieder. Einer war auch jetzt bei ADVANCE. Es wäre wahrscheinlich einfacher gewesen, einfach weiterzufahren und zu bleiben. Aber ich hatte eine super Zeit. Es war sehr erfolgreich. Es war sehr schön.

[00:56:20] Ich habe das in bester Erinnerung. Und jetzt gibt es wieder neue Herausforderungen. Vielleicht wolltest du auch einfach mal andere Schirme fliegen als ADVANCE. Das haben wir natürlich immer gemacht. Während der Entwicklungszeit musste man im Bild sein, was Mitbewerber fliegen, wie sie fliegen und was die Vor- und Nachteile sind. Eine gute Gleitschirmfirma weiss haargenau Bescheid, wie andere Schirme mit Schirmen fliegen.

[00:56:52] **Lucian Haas:** Wie hat sich deine Herangehensweise an die Fliegerei bei ADVANCE niedergeschlagen?

[00:56:59] **Kari Eisenhut:** Eine Firma ist immer so, wie die führenden Leute hinter der Firma sind. Die Firma, die Kultur, die Produkte sind ein Spiegelbild der leitenden Funktion

[00:57:18] **Lucian Haas:** bei der Firma. Gibt es einen Charakter von ADVANCE Schirmen, wo du sagen würdest, das bin ich?

[00:57:25] **Kari Eisenhut:** Ja, das gibt es sicher. Ich war ja nur ein Teil davon, aber ich habe die Firma mit geprägt. Automatisch prägt du das, wenn du in einer solchen Position bist. Ich denke,

[00:57:40] die Zuverlässigkeit, dass es funktioniert, dass es eine Qualität hat, da habe ich sicher auch meinen Teil dazu getragen.

[00:57:50] **Lucian Haas:** Mit welcher Art von Schirm gehst du heute fliegen?

[00:57:54] Was packst du in deinen Rucksack ein, wenn du sagst, ich möchte einen Streckenflug machen? Ich suche immer dieses

[00:57:59] **Kari Eisenhut:** Produkt, das in meinen Augen die höchste Performance und die grösste Einfachheit hat. Die easiness performance balance, das ist für mich das Entscheidende. Ein Top -Produkt ist für mich eine unglaubliche Leistung und ist wahnsinnig einfach. Diese Balance und Leistung ist das beste Produkt. Ich denke, das ist auch klassenübergreifend. Es gibt Klassen, die sind zwar sehr sicher, aber haben eine begrenzte Leistung und es gibt Klassen, die haben eine super Leistung, aber die sind nicht so einfach.

[00:58:42] Das wechselt auch immer wieder, je nachdem wie die Entwicklung da ist. Aber es gibt schon Streckungen und Art und Weisen von einem Schirmbau, die besonders gut gehen und besonders einfach sind. Was wäre

[00:58:57] **Lucian Haas:** das zum Beispiel? Welche Streckungskategorie hältst du als sicher, einfach und leistungsstark?

[00:59:05] **Kari Eisenhut:** Ich denke im Moment

[00:59:08] Streckung 6,5 für mein Level. Streckung 6,5 ist sehr beherrschbar und Streckung 6,5 mit dieser Spannweite und einer genügend grossen Anzahl Zellen bringt eine absolut beeindruckende Leistung. Das ist so eine

[00:59:31] goldene Zahl im Moment. Mit dem, was man weiss und mit den Leinmetern, die man reduziert hat und mit diesem Zweileinnersystem. Das ist eine unglaubliche Einfachheits -Performance -Balance.

[00:59:46] **Lucian Haas:** Bist du auch schon CCC

[00:59:48] **Kari Eisenhut:** -Schirme geflogen? Ich fliege immer wieder. Ich bin früher ganz viel geflogen. Klar, weiss ich Bescheid. Aber für mich, um lange zu fliegen sind sie zu ermüdend. Es braucht für mein Level so viel, wie ich jetzt heute fliege. Ich fliege immer noch sehr viel, aber für mein Level, für mein Alter, für meine Reaktionsfähigkeit ist es für mich zu riskant. Um das volle Potential auszuschöpfen.

[01:00:20] **Lucian Haas:** Neben dem Fliegen hast du noch ein anderes grosses Sporthobby. Du machst Foilkiten oder Wingfoilen und sowas. Was machst du häufiger? Fliegen gehen oder aufs Wasser?

[01:00:32] **Kari Eisenhut:** Eines der beiden. Entweder bin ich in der Luft oder auf dem Wasser. Je nach Jahreszeit und Wetterbedingungen wechselt das etwas ab.

[01:00:41] **Lucian Haas:** Macht dir das eine mehr Spass als das andere? Wenn du jetzt sagen würdest, ich könnte immer entscheiden, das Wetter wäre immer für das eine besser als für das andere, würdest du dann sagen, dann würde ich aber schon das Gleitschirmfliegen bevorzugen oder dann würde ich lieber aufs Wasser gehen?

[01:00:58] **Kari Eisenhut:** Am Schluss würde ich sicher lieber in die Luft gehen, weil die Luft ist einfach interessanter. Es ist variabler, es ist eine dritte Dimension, es ist herausfordernder, es ist spannender. Ganz klar. Wenn ich wählen müsste und nur noch eines machen würde, würde ich die Luft wählen.

[01:01:19] **Lucian Haas:** Was ist für dich das Faszinierende beim Wingfoilen?

[01:01:22] **Kari Eisenhut:** Beim Wingfoilen ist es ziemlich einfach und zugänglich. Du kannst es in sehr kurzer Zeit machen mit wenigen Investitionen. Das Faszinierende von der Luft und dem Wasser ist das Widerstandsarme, die Widerstandslosigkeit, die Beschleunigung, die Fliehkraft und das Widerstandslose. Das ist absolut faszinierend. Das ist in der Luft faszinierend, aber auch im Wasser faszinierend.

[01:01:54] **Lucian Haas:** Wenn ich es richtig gesehen habe, du hast ja auch beim Wingfoilen mittlerweile auch schon einige Erfolge errungen. Du hast auch die Wingfoil World Series gewonnen 2021, 2022 hast du so einen Strecken -Foil Wettbewerb die Defi Wind for Corsica auch gewonnen. Was reizt dich bei solchen Wettbewerben? Ja,

[01:02:17] **Kari Eisenhut:** eigentlich immer die Grenzen zu loten. Also was ist möglich mit dir selber? Zu was bist du fähig? Und es gibt dann auch eine Motivation zu trainieren und das mit voller Leidenschaft auch zu leben. Die Wettkämpfe sind einfach ein guter Ansporn, da etwas zu machen und weiter zu gehen, anstatt einfach planlos irgendetwas herumzufliegen oder herumzufahren.

[01:02:45] Das fasziniert. Und das

[01:02:48] **Lucian Haas:** mache ich gerne. Welchen Vorteil hast du als Wingfoiler dadurch, dass du auch Gleitschirm fliegst?

[01:02:54] **Kari Eisenhut:** Du verstehst natürlich die ganze Aerodynamik, weil im Wasser ist es genau wie in der Luft. Diese Parallelen wiederzufinden, das ist sehr schön. Das ist spannend und sehr schön, dass du eigentlich gleiche Prinzipien wiederfindest und das hilft dir dann im Verständnis in der Luft, aber auch im Verständnis auf dem Wasser. Und wenn du solche Sachen von verschiedenen Standpunkten beobachten und erkennen kannst, ist es sehr

[01:03:22] **Lucian Haas:** fruchtbar. Bist du beim Wingfoilen auch nur mit 50 % deiner Hirnleistung dabei?

[01:03:30] **Kari Eisenhut:** Ja, Wingfoilen ist einfach nicht so anspruchsvoll von dem her, weil es einfach nur zweidimensional ist.

[01:03:37] Jaja, wahrscheinlich schon, aber es ist viel zugänglicher und viel weniger

[01:03:46] umfassend. Einfacher kann man sagen, ja.

[01:03:50] **Lucian Haas:** Gibt es Dinge, wo du sagen würdest, die habe ich beim Wingfoilen gelernt, erfahren, die dir dann beim Gleitschirmfliegen weitergeholfen haben?

[01:04:00] Unbedingt,

[01:04:01] **Kari Eisenhut:** ja. Das schnelle Fahren ist wie beim Wingfoilen den Anstellwinkel vom Flügel, den du in der Hand hast, direkt beeinflussen und du hast den Anstellwinkel unter dem Wasser deines Foils, den du direkt machst. Das ist ja nichts anderes als beim geradeausfliegenden Beschleunigen und die Zehnhändelsteuerung mit deinen Händen hinten, wo du das alles machst. 1 zu 1 machst du es beim Wingfoilen genau gleich. Beim Wingfoilen kannst du einfach nichts machen. Wenn du stürzt, stürzt du einen Meter ins Wasser runter. Das gibt dir viel Vertrauen und viel Boost und viele Möglichkeiten, wo du einfach in der Luft dann viel mehr pushst, viel mehr Gas gibst.

[01:04:50] Das habe ich sicher beim Wingfoilen gelernt und die

[01:04:54] **Lucian Haas:** Limiten zu verschieben. Das heisst, viel mehr an die Grenzen des Anstellwinkels im Grunde zu gehen, dass man dann ein Gefühl dafür bekommt, wie viel kann ich noch pushen. Ganz genau.

[01:05:07] **Kari Eisenhut:** Wingfoilen ist wie Bodenhandling beim Gleitschirmfliegen. Da lernst du alles und fühlst du alles und beim Wingfoilen ist es ganz ähnlich. Du kannst nicht runterfallen und pushen und explodieren, aber es ist nicht gefährlich. Es ist nicht lebensgefährlich.

[01:05:25] **Lucian Haas:** Nun hast du beim Wingfoilen den Flügel ja direkt in der Hand, siehst ihn vor dir und kannst da sofort merken, was ist. Beim Gleitschirm sitzt du aber 7 -8 Meter oder hängst du 7 -8 Meter unter der Kappe und manches von dem, was die Kappe macht, wird nicht so automatisch auf dich übertragen, auch weil dein Gurtzeug auch

nur an einem Karabiner hängt und du nicht alle Nickbewegungen direkt mitmachst und sowas. Wie kann man das trotzdem übertragen?

[01:05:51] **Kari Eisenhut:** Die Aerodynamik ist eins zu eins genau die gleiche. Die Funktion vom Beschleunigen, vom Anschwenken, vom Abreißen ist bei beiden Flügeln identisch. Deshalb ist es so spannend. Du entdeckst genau gleiche Arten wie im Wingfoilen, wie im Gleitschirm. Ein guter Wingfoil muss eine hohe Anstellwinkeländerung vertragen und du spürst es dann viel direkter in den Händen beim Surfen. Ein guter Gleitschirm muss auch eine hohe Anstellwinkeländerung vertragen, spät abreißen und spät einklappen und das ist identisch.

[01:06:32] **Lucian Haas:** Nun gibt es einige Gleitschirmhersteller, die auch Kites bauen, teilweise auch Wingfoils bauen und sowas. Würdest du sagen, das sind die Besseren?

[01:06:42] **Kari Eisenhut:** Die haben sicher einen grösseren Horizont, weil sie sich

[01:06:49] ganz unterschiedlichen Kriterien annähern. Aber die meisten haben nicht Zeit, top Gleitschirme zu machen und top Surfprodukte zu machen. Aber wenn diese Teams miteinander gut kommunizieren und gut vernetzt sind, dann ist das ganz sicher ein riesen Vorteil. Aber alles einer alleine zu machen, das ist im Moment etwas schwierig, weil das braucht einfach viel

[01:07:17] **Lucian Haas:** Zeit.

[01:07:19] Gibt es etwas, was es im Wingfoil schon gibt, was du gerne hättest, das ins Gleitschirmfliegen übertragen würde?

[01:07:26] **Kari Eisenhut:** Also bei den Foils unter Wasser, ja, da gibt es natürlich unheimliche Designs. Beim Wing, denke ich eher, ist das Gegenteil. Beim Wing, der Wing ist noch etwas unterentwickelt. Da gibt es noch eine riesen Entwicklung, weil der Wing ja mit diesen im Moment

[01:07:45] Aufblasfaden, Tubes und sehr viel Auftrieb, aber sehr hohen Widerstand bringen, da ist noch ein riesen Potential drin, wo man vom Gleitschirmfliegen und vom Deltafliegen noch ganz viel in Zukunft aufs Wasser bringen wird. Da bin ich ganz fest überzeugt. Also ich sehe im Wing noch eine riesen Entwicklung drin, wo man vom Aerodynamischen aus der Luft aufs Wasser bringen kann.

[01:08:13] **Lucian Haas:** Wie viele Entwicklungen siehst du noch im Gleitschirmfliegen? Wie viel Potential? Oder ist der Gleitschirm weitgehend auskonstruiert?

[01:08:21] **Kari Eisenhut:** Der Gleitschirm ist sicher schon von der Zeit, wie lange man Gleitschirme entwickelt, wie lange man Wings entwickelt, ist sicher viel weiter. Wir haben schon vor 20 Jahren gedacht, das Modell, das wir herausgebracht haben, besser geht es nicht. Aber es wird immer noch besser. Es wird immer noch ganz klar gibt es Verbesserungen und Verbesserungen. Es wird einfacher, zugänglicher und die Leistung ist höher.

[01:08:52] **Lucian Haas:** Wunderbar, Kari. Damit sind wir am Ende unseres Gesprächs angelangt. Schöne Aussicht fürs Gleitschirmfliegen. Es wird immer noch einfacher und die Leistung wird auch noch zunehmen. Also wir werden noch mehr Spaß dann vielleicht auch beim Streckenfliegen bekommen. Danke dir für deine Ausführungen.

[01:09:07] **Kari Eisenhut:** Danke dir, Lucian.

[01:09:14] **Lucian Haas:** In den Shownotes zu dieser Folge im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz findest du weiterführende Links. Unter anderem zu Seiten, wo du das Streckenflugbuch Transalp in der Schweiz, Deutschland oder Österreich bestellen kannst. Für Podz-Glidz und Lu-Glidz gibt es keine Bestell - oder Abomöglichkeit. Ich setze auf die Bereitschaft meiner Leser und Hörer aus freien Stücken zum Förderer zu werden. Als freier Journalist stecke ich viel Zeit, Arbeit und auch Kosten in Podcast und Blog. Damit ich das auch weiterhin so professionell, unabhängig und werbefrei tun kann, brauche ich deine Unterstützung. Auf meiner Homepage www.Lu-Glidz.blogspot.com findest du die Seite Fördern. Dort stehen alle nötigen Infos und Links, um mir finanziell unter die Arme zu greifen.

[01:10:03] Welchen Betrag als Förderer du gibst, kannst du ganz frei wählen. 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

Kari Eisenhut has written a book about cross-country flying. He focuses on planning and acting in simple categories

When cross-country flying, everyone looks at the kilometers. Whoever has collected the most will end up high in the XC rankings at the end. However, many make a mistake on the way there: they fixate on the kilometers and then often end up on the ground too early.

The Swiss Kari Eisenhut relies on a different strategy. The mileage is only the result, he says. The path, however, is the goal. And in order to go long distances or to fly, one must learn to stay in the air for a long time.

How does that work? Kari wrote this down in a book: Transalp. It is also opulently illustrated with photos by Andreas Busslinger. The texts are kept relatively brief. Kari, long-time development head at Advance, has essentially distilled his experiences with cross-country flying into simple rules, thought processes, and procedures, which he also teaches at cross-country flying camps of his flight school Chillout Paragliding.

In this episode 160 of Podz-Glitz we talk about some of the topics from Transalp. Kari explains among other things his weather check routine according to the BeLaWi method. It is about assessing flight conditions using traffic light colors, the wind as the biggest risk factor and why you should keep things as simple as possible especially for successful paragliding.

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 of this episode:

Track: Animal Beast | Artist: SefChol

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=UfVDc3JpA6I>

Lu-Glitz Links:

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

LINKS to Kari Eisenhut:

- Karis Flugschule Chillout Paragliding: <https://chilloutparagliding.com/>
- Book Transalp in online shops in

CH: <https://www.andreasbusslinger.ch/b%C3%BCcher.html>

<https://shop.dhv.de/products/transalp>

AT: <https://www.thermik.at/produkt/transalp-gleitschirm-streckenfliegen-auf-den-punkt-gebracht/>

Transcript

[00:00:02] **Kari Eisenhut:** I don't actually think about flying far in my head, but rather about staying in the air for a long time. And if I manage to stay in the air for a long time, I'll automatically climb at some point because I'm turning for so long. And if I stay in the air for a long time, there's simply a much bigger chance that I'll fly far automatically. So, when I'm cross-country flying, I never think about the distance, but always about staying in the air.

[00:00:42] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:45] **Kari Eisenhut:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Today with Karli Eisenhut. And I'm Lucian Haas.

[00:00:59] When it comes to cross-country flying, everyone looks at the kilometers. Whoever has collected the most will end up high in the XC rankings. But many people make a mistake on the way there. They fixate on the kilometers and then often stop too soon. Too early on the ground.

[00:01:19] The Swiss Karli Eisenhut relies on a different strategy. The number of kilometers is only the result, he says. The journey, however, is the goal. And to go—or fly—long distances, you have to learn how to stay in the air for a long time. How to do that, Karli has written down in a book. Transalp. It's also opulently illustrated with photos by Andreas Buslinger. The texts are kept relatively brief. Karli, long-time development head at Advance, has essentially distilled his experiences with cross-country flight into simple rules, ways of thinking, and procedures, which he also teaches at cross-country flight camps at his flight school Chill-Out Paragliding.

[00:02:07] In this episode 160 of Podz-Glidz, we're talking about some of the topics from Transalp. Karli explains, among other things, his weather check routine using the BelaVie method. It's about assessing flight conditions using traffic light colors, wind as the biggest risk factor, and why you should keep things as simple as possible, especially for successful paragliding.

[00:02:36] Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glidz? It's explained very simply on the Lu-Glidz Gleitschirm-Blog, specifically on the Support page.

[00:02:52] Karli, you released a book about cross-country flying together with the photographer Andreas Buslinger. It's called Transalp. And in there, one sentence particularly caught my eye. It says, as soon as I no longer have ground under my feet, my ability to think drops by at least 50 percent. How did you come to this realization?

[00:03:16] **Kari Eisenhut:** Yes, well, I'd noticed that about myself before. But I came to this realization when I had very intelligent, sharp people as participants in the courses I've been organizing and running for a long time. And they would do things in the air that I can hardly imagine. I started questioning myself: why do they do such stupid things in the air, yet manage incredible challenges in their daily lives? And that's when I concluded that it's actually exactly the same for me.

[00:04:03] In the air, it's just that you're totally restricted.

[00:04:09] **Lucian Haas:** What are some stupid things people do in the air, for you?

[00:04:13] **Kari Eisenhut:** So, stupid things are, for example, decisions that are crystal clear when you're on the ground, but in the air, they just don't occur to you. For example? For example, I'm flying out of a valley. It keeps getting narrower and there's a point of no return somewhere. And I just don't think about it, I just keep flying. And it doesn't occur to me that I somehow have no way out anymore and I'm flying into a dead end. If that's not clear to me beforehand, it can just happen. And that can even happen even if you discussed it beforehand and actually had it in mind. But yeah, stupid things. When you're on the boat, you think, yeah, but that was really unclear now.

[00:05:01] So there are these points where I have to turn around or keep flying. If I keep flying, I have to be sure that I can still make it. And I keep flying, but I don't make it. That's a stupid

[00:05:10] **Lucian Haas:** thing. Do you have an explanation for why thinking cuts out halfway during flight? I

[00:05:17] **Kari Eisenhut:** I think it's because when you're flying, you're simply being challenged from so many different directions at once. And then thinking just hits a limit, and that limit is just reached. You don't have enough processing capacity. What does that mean for you? For me, it means you have to plan well and have options prepared in advance. They have to have already found a place on your internal hard drive. Otherwise, those options won't come to your mind while you're in the air.

[00:06:01] **Lucian Haas:** In the book, you write that you rely on the principle of "Keep it simple." But how can you keep something as complex as cross-country flying simple?

[00:06:14] **Kari Eisenhut:** I think paragliding isn't actually that complex, because with a paraglider you just have to pull left or right and you have a foot speed bar. And that's something... I mean, there is hardly a simpler sport than paragliding. And that's also so fascinating. I think you just have to keep it as simple as possible, if you can manage to get things to the point and keep them very simple. That's the most demanding thing to describe and it would take tens of thousands of sentences. It's relatively simple. But getting it exactly to the point, that's what makes the difference. And when it comes to flying, it's very precise. It doesn't take many things, but a few things are essential.

[00:07:04] **Lucian Haas:** What is essential for you when...

[00:07:06] **Kari Eisenhut:** Flying?

[00:07:08] Essential for flying? Well, what's essential for flying is that I always have a plan and that I never fly into a dead end. That's the most essential thing for me. But now, to summarize that in one sentence—I tried to do that in the book and it took me six chapters. And now, to summarize those six chapters in one sentence, I'm reaching my limits.

[00:07:38] **Lucian Haas:** In your six chapters, one thing keeps coming up from what I read. You always try to summarize the individual chapters into very simple categories and also always say, okay, ideally—it seems to me—you prefer to divide everything into three parts somehow. For example, you have a so-called traffic light system. There's red, and then there's yellow and green, or instead of yellow, you say orange, I think. What do you judge with such a traffic light system?

[00:08:10] **Kari Eisenhut:** I think it's just difficult. I have a hard time in the air focusing on more than three things—only three things come to mind, not more. I can write down seven points, and those seven points might be quite good, but in the air, only three things come to mind. I can think of a maximum of three things. And that's why you have to reduce it to three things. And three things is the maximum capacity I have.

[00:08:38] **Lucian Haas:** Okay. But if you take this example of the traffic light system and say there's red, there's orange, there's green—what do these colors stand for, and how do you use something like that when flying?

[00:08:52] **Kari Eisenhut:** These colors are simply, it's a simplification as much as possible. Now, using the traffic light system as an example, red, like in road traffic, is a no-go. That's simple, I have nothing to gain there. Orange is dangerous, demanding, I have to be ready. And green, well, green is just everything's fine, full safety. Those are the three most important ones, I'd say.

[00:09:25] Survival criteria for being in the air. Or the three main ones. There are situations where I have to be tense and alert in the air. But there are also situations where I'm allowed and supposed to be totally relaxed in the air. And there are also situations in the air where I have no business being there. That's why for me—sure, there are overlaps between these colors, but basically, these colors exist. These three, and no more and no less.

[00:09:56] **Lucian Haas:** If I'm in the air now and it turns red, what could that be, for example, where you'd say red means stop, that you have to, no go, you actually have to go down and land?

[00:10:06] **Kari Eisenhut:** So red means I'm not allowed to be there at all. So if I'm in the red, like in road traffic, I already have—I just can't do that. So red is absolute, no go, I'm not allowed to be there at all. So red can, to put it in the simplest terms, in the end, it's only about the wind. The wind is the limiting factor in paragliding. If the wind exceeds a certain strength, I'm just like a leaf in the wind. I can't control my wing properly anymore. I'm just flying around like a leaf on a tree in an autumn storm. I'm just being blown away.

[00:10:51] And that's when I talk about being out of control, because I have no business being there. And yes, that's the situation for me—to go back to your question about where the limits are or what "red" is. Red means I simply have no more control, I'm not allowed to be there. What would "orange" be then?

[00:11:15] There is orange, and that also breaks down to the wind; if I'm in a certain wind strength, in turbulent air, I still have it under control because I have enough skills, I mean enough abilities, to keep my glider under control. That means I'm somehow in a lee situation and the wind is over 20 km/h, but not yet over 35 km/h. And I think, if I have the right gear, I've got it under control. I can fly in the lee through the sizes, as long as the wind strength isn't greater, I have good control and good characteristics from my inputs on the brakes,

[00:12:04] I don't fall under that, but I'm fully

[00:12:07] **Lucian Haas:** challenged. Right now, if you always relate it to the wind like that, do you actually think in those categories during the flight, like, okay, wind between 0 and 20 is green, 20 to over 30 is orange, and from 35 at the latest it's red? Are those the categories you think in, for example?

[00:12:28] **Kari Eisenhut:** There are so many. You're flying, you're high up in the air, and you're extremely tense. And you're so tightly tense, maybe even cramped or scared at times. But actually, there's nothing to be afraid of anymore. But you're still in this phase because maybe it was just a moment ago, or you don't know exactly what it's like. And in flying, it's crucial to always know which color I'm in. And you often catch yourself over and over again being in the wrong color mentally. And that's of course very bad. So if it's orange and I feel green, then it's not good, because then I'm not ready.

[00:13:18] Then it surprises me negatively somehow. Or the opposite: it should have been green a long time ago, but in my head, I'm still in the orange zone. I'm tense, but I don't have to be. I could be completely relaxed, just unwind and enjoy it. But I'm not in the enjoyment phase; instead, I'm always tense, thinking something is coming or something is expecting me, or that I have to be incredibly careful. But I don't have to be, I can fully enjoy it. And of course, that's crucial for my capacity over a long flight, because orange takes more battery power than green. That

[00:13:59] **Lucian Haas:** means that as a pilot, you should actually always tend towards: if you've been in orange, how do I get back into the green quickly? That's a

[00:14:07] **Kari Eisenhut:** That's a very important point, yes. This switching and assessing of the situation is, of course, very demanding, but also very exciting and challenging because you can't see the wind. You can't just read somewhere that the wind is this or that or that. There are a few measurement points you can check on the ground, but otherwise, it takes a lot of experience, a lot of experience, to figure it out. But theoretically, I have to know—there are limits, there are limits between green and orange, and there are limits between orange and red. And that's it.

[00:14:48] **Lucian Haas:** When you're on a cross-country flight, or if you're on a cross-country flight, how often do you check things like, okay, is this still orange, is it green again, is it going into the red? So is that a constant cross-referencing of external factors with how I'm feeling right now, am I in the green zone or am I in the orange zone? How often do you do that?

[00:15:09] **Kari Eisenhut:** So, if I'm taking a long flight now—let's say I'm in the air for 10 hours—then I have to do this constantly, because otherwise, I'd never last 10 hours. So I do it all the time. By "all the time," I mean every 15 minutes I ask myself, where am I? Right? So if I'm in the green, it automatically changes to orange. It happens,

[00:15:38] because it's turbulent and it wobbles, it shakes. I'm immediately ready and tense. The difficult part is rather going from that tense mode back into the relaxed mode. So from orange to green, that's much harder. And I also think the third difficulty is recognizing when the limit has been reached? I'm not allowed to get into red at all. So seeing red,

recognizing it in advance, that's also a very difficult thing.

[00:16:12] **Lucian Haas:** How can you get back from orange to green in terms of mindset? Are there any techniques? What do you use for that?

[00:16:19] **Kari Eisenhut:** Yes, the only technique, as I just said, is very simple. I just ask myself, what's the color right now? And the color is easy to recognize by trying to figure out how strong the wind is. And I look back—so even if it's super turbulent, if the wind doesn't exceed a certain strength, I simply have it under control. Then the glider can't collapse. And if it exceeds a certain wind strength, then I'm the leaf in the wind. And I'm not allowed to let that happen. Being a leaf in the wind is a no-go.

[00:17:03] **Lucian Haas:** Now, orange as a color or as a state—let's say a state of mind—means you're in a higher state of excitement or just a bit more alert and stuff like that. That can also be beneficial for cross-country flying and things like that. Absolutely. So, how often should you put yourself into orange zones during cross-country flying? Just to say, it sharpens the mind in a certain way. Absolutely.

[00:17:31] **Kari Eisenhut:** Orange is very important. Orange means I have to be ready, I have to be active, I have to react, and I have to be prepared. Because if I'm not ready, then my wing will collapse and it will undercut, and then I'll have a problem. I can't let that happen. Orange is a protection for yourself. Orange is very good, it's necessary. But not all the time. When I'm at the cloud base and starting the valley crossing, as soon as I've left the last lift and I'm gliding in the calm air, I have to switch to green. Then it's about enjoyment and relaxation. But often I catch myself being in orange the whole valley crossing,

[00:18:19] I stay in orange. That's not ideal.

[00:18:23] **Lucian Haas:** Do you think it works to do long-distance flights only in green?

[00:18:28] **Kari Eisenhut:** Never. In my experience, long-distance flying is... the air is a vast wilderness. And the wilderness is wonderful, it's limitless, it's free, but it's very wild. And from my perspective, the air is the greatest wilderness. And wilderness is challenging. And as the name suggests, it's wild. So long-distance flying, if it's a day where I can fly far, there are always places where I find myself in limit situations if I want to keep going. And that's part of it. And I have to deal with that. And that's where the color orange is very helpful.

[00:19:15] **Lucian Haas:** From your perspective or experience, what is the biggest difficulty or challenge when it comes to cross-country flying?

[00:19:22] **Kari Eisenhut:** I think the biggest difficulty is recognizing what color I am. Why? Why is that so hard? Because you can't see it. I can only guess, but I don't see it. The air is invisible. And I'm moving in a dimension where I don't... I just don't see it. I can only feel it or imagine it. That's what makes the whole thing challenging. Fundamentally, humans always have a need for security. And security means knowing what's coming your way. But in flying, it's exactly the opposite. Flying is a full-on adventure. And in an adventure, the outcome is uncertain.

[00:20:10] And I also don't see the matter I'm in. I can only guess at it. And that's what makes it difficult. To get back to your question: what is challenging about cross-country flying? My answer is knowing what color I'm in.

[00:20:29] **Lucian Haas:** That intuition you get from the invisible weather, winches, and other things. How can you build that kind of intuition?

[00:20:39] **Kari Eisenhut:** Well, I think it takes three things. First, it simply requires basic knowledge. You have to have some values. You just need to know a few fundamental things. If you don't know that, then you have... That's the basic reaction. It requires a certain amount of knowledge. Then it requires skills. So you have to have your glider under control. You have to be able to relieve pressure, master it, or know how much you need to pull in which situation. You have to be able to decenter, have a firm grip on the bank, the climb, and the acceleration. So that's the second point. You have to have skills. And then, once you have knowledge and skills, everything just happens in your head. In your head or in your gut?

[00:21:24] In your attitude. Your personal attitude. That's the final thing. I always like to use the example of tennis players. Tennis players—as Switzerland, we obviously had the great idol Roger Federer. And Roger Federer simply dominated tennis for a very long time. And there are so many tennis players who have great technique, a great feel for the ball, a great strategy, but they don't always win. And I think a top athlete just has that difference in their head. And it's very similar with flying. You need knowledge, you need skills, and in the end, when you have all that, it all happens in your head. In your head or in your gut?

[00:22:11] Head and gut are very close to each other. Are you more of a head pilot or a gut pilot? I think both are good. I mean, head is good, but you need gut too.

[00:22:26] **Lucian Haas:** 50-50. Something that is very crucial for safety and the conditions you're flying in is, ultimately, always the weather. Especially the wind is the safety factor. And regarding the weather, you've basically introduced three categories again in your book to simplify things. We've developed a three-level classification system, let's say. And you call it the B-Lavi system. What's the deal with that?

[00:22:57] **Kari Eisenhut:** These are three very simple pillars again, reduced to the absolute minimum of what matters. Cloud cover, instability, and wind. Those are the three basic things that have to be right.

[00:23:18] Preparing for flight weather is the basis of everything. If I'm not prepared, it won't even occur to me in the air. With the weather, I can sit in front of the computer all day and still not know exactly what's going on by evening. There are so many apps and things to look at. And a good structure for quickly identifying the essential points is the B-Lavi system. I look at the cloud cover, I look at the instability, and I look at the wind I expect to have. And these three factors are the main factors for successful cross-country flying.

[00:24:01] **Lucian Haas:** Cloud cover, what are you looking for there?

[00:24:04] **Kari Eisenhut:** Cloud cover—that's primarily the engine. The sun is the engine for all the lift. And cloud cover includes, of course, the solar radiation, but also thunderstorms—so what's the precipitation like, the visibility, the tendency for thunderstorms, convective developments, and as I said, the solar radiation.

[00:24:30] **Lucian Haas:** What does instability stand for?

[00:24:32] **Kari Eisenhut:** Instability is the entire layer of air. We've all experienced those bright blue sunny days where nothing happens. And then there are cloudy days where it's great. So it's the air layering—how the surrounding air is layered—

[00:24:48] depends on that, whether the air can develop at all that day, or if there are thermals at all, what height the thermals are coming from, and what time the thermals start, and all that. So, stability is directly related to the layer and the ambient air where I am located.

[00:25:08] **Lucian Haas:** And for you, is wind just the wind speed? Is it in the green-orange-red range, or what are you looking at there?

[00:25:15] **Kari Eisenhut:** Wind, what should I expect? At what altitude? There are different winches; we're talking about three wind systems again, so the valley wind system, then the thermal wind, and the over-diagonal meteorological wind. These three winches can blow from completely different directions, and knowing which wind and what wind strength I'm in is crucial. That also has a direct connection to the stability, so with the layering of the ambient air, which wind I'm in. But knowing whether I'm in a stable or an unstable or an over-diagonal meteorological wind is absolutely crucial to feeling comfortable.

[00:26:08] **Lucian Haas:** Is this the same order you follow for this triple jump Béla-Vi? So, you check the cloud cover first, then the instability, and finally the wind? That

[00:26:18] **Kari Eisenhut:** doesn't really play that much of a role. They are three points that are all on the same level for me. I mean, with too much wind, nothing happens, but with bad air layering, nothing happens either, and I can have great instability and no wind, but if I don't have sun, nothing happens. The three points are equal.

[00:26:44] **Lucian Haas:** Another point and a different topic where you also do a triple jump in your book is when it comes to flying, where you also say there are three modes.

[00:26:55] Gliding, climbing, and landing.

[00:27:00] How do you define that? I mean, in many other cross-country flight books, you often find "climb" as a mode, and then there's something they call a transition or simply the glide mode. But you don't have that, instead you call a mode "planning." What is that?

[00:27:17] **Kari Eisenhut:** So people often do it completely wrong. You catch yourself thinking about climbing even though you've been heading for a landing for a long time, and you're not focusing on the landing.

[00:27:31] It often ends very unfavorably. Or I'm at the top of the cloud base in the last few meters and I'm still focusing on climbing. You keep catching yourself thinking about the wrong thing in the completely wrong place. There are times when I just have to focus on climbing and nothing else really matters to me. Then there are places where I have the altitude, and I have to plan. I often do it like this: I imagine a cardboard box, and when I'm low, I put this cardboard box over my head and I can't see anything; I only hear my variometer and focus entirely on climbing.

[00:28:21] And nothing else at all. And the higher I get, the more slowly I pull my

[00:28:26] take the cardboard box off my head and start opening up the horizon, looking for the long view, seeing where I can fly to, and planning.

[00:28:40] **Lucian Haas:** That means planning is a flight phase for you, one you always do at the top. Exactly. And in between, there's really only climbing, and if you get too low, there's only landing. Exactly, that's how I do it. And

[00:28:53] **Kari Eisenhut:** It's a mix of those three things; I always come back to the same point: I have a limited resource of processing power and thinking capacity, and that's why it's important to focus on the essentials during the right phase. It's completely useless if I focus on planning while in landing mode, because landing and planning are two totally different things. When landing, I have to make sure I get on board well. I need all my skills and potential to ensure the landing goes smoothly. It's exactly the same during the climb. When climbing, I have to interpret my variation and center myself as efficiently as possible to get up.

[00:29:39] And I can't waste my resources on other thoughts. And once I'm up there, I start the big job of checking if the conditions are what I thought they'd be. Is Bellavie correct? What are the expectations? Has anything changed? What are the possibilities?

[00:30:00] I simply have very limited resources in the air and I have to manage them well, so in my opinion, it's important to focus on the essentials at the right time and at the right altitude.

[00:30:18] **Lucian Haas:** Is the ascent itself so complex, or so demanding, that you can't plan during that phase when you're climbing?

[00:30:28] I think so, yes.

[00:30:30] **Kari Eisenhut:** There are pilots, top-tier pilots, who all climb incredibly well. And climbing is also the phase where I can gain the most. So if I climb well, if I climb fast, I fly fast too. Climbing is the core and the most important thing in all of cross-country flying. How do you learn to climb well?

[00:31:02] So, climbing well requires a good skill set and you have to be able to master your glider very well. I practice this best by doing a lot of ground handling. That's where I feel my glider, I know my limits, I know the collapse point, I recognize collapses. So on the ground, I get to know my wing very well, and without good skills on the ground, I also have trouble translating and applying the climbing well in the air. Controlling and varying the bank angle is a very important thing, and the best training is a lot of ground handling.

[00:31:49] **Lucian Haas:** Many people who start out with thermal flying always have the impression that they have to "feel" the lift and that's the special thing they have to learn or something. But if I understand you correctly, that's certainly part of it, but actually, you have to learn to grab the lift with the glider. So, really turning in at the right spot

and staying there, and maybe turning tightly or widely, depending on what's required at the moment.

[00:32:15] **Kari Eisenhut:** Exactly. That requires knowledge, basic knowledge. I know that it rises most strongly in the center of the thermals, that it's the safest. Now I also need the ability to execute that and stay in the center. And to grab or catch the center or stay inside it requires the skill of being able to turn my glider tightly, to vary my turning radius, and yes, this skill with the glider is the second point. And the third point in my head is that I can then imagine and interpret this variogram, where

[00:33:02] in three-dimensional space, that's the center, and it shifts, so I have to constantly re-center it with the re-centering.

[00:33:13] **Lucian Haas:** Now, there are modern Varios today that have centering aids with bubbles that appear, where you can see exactly how the circles are, and some even calculate beforehand how likely the thermal will be offset, where you'd have to place your curve, and things like that. What do you think of that?

[00:33:30] **Kari Eisenhut:** I think that's okay. I do it in my head myself, and because I do it in my head myself, that's why I need so much

[00:33:40] concentration energy, that I can visualize this centering aid in my head and store it. And I'm still faster that way than if I always have to check it against the vario and then back again. I lose too much time like that. If I'm always looking at this centering aid, I'm always one step behind. But if I visualize this centering aid—exactly what's shown on the vario—in my head, then I'm much faster and climb much more efficiently.

[00:34:11] **Lucian Haas:** In your book, you've established a whole series of thermals flight rules, more than three. I think that's one of the few points where it doesn't just reduce to something like a three-jump. I especially liked thermals flight rule 6, and I wanted to ask something about that, because you write: thermals flight rule 6 means leave the thermal tube only when you are sure that it rises stronger in the next tube. That's nicely put, but how can you know if it rises better in the next tube or whether it rises better in the next tube? I mean, when do I really know I can leave now because the variometer said if the next tube rises better, then it can take off now?

[00:34:53] **Kari Eisenhut:** Yeah, that's a challenge again. I try to remember the air layering—it has to do with the air layering—and that starts with the first thermal. So, when I'm turning into my starting thermal, I try to remember at what altitude it worked best, and usually, that altitude is similar in the next thermal. And then I can see, "Aha, between 1,500 and 2,000 meters, it's going really well, it's very stable," and below 1,500 meters I notice it gets a bit tight, it gets a bit thin, it doesn't really work anymore, so I just try never to go below those 1,500 meters.

[00:35:38] And the same thing at the upper limit—if I see that the last 200 meters up to the cloud base were just tough and difficult, then once I'm sure that I'll reach the next 1500, over 1500 meters, I assume, yeah, I don't need to invest another 10 minutes just to get a few meters higher.

[00:36:03] **Lucian Haas:** If you had to decide now, you know you can reach your next thermal, but you say it climbs great between 1500 and 2000. Above that it's weak and below that it's weak. But the next thermal is a bit further away; you can't manage to get there with those 500 meters of altitude where it climbs well. Would you rather climb higher for longer and then fly out with better altitude? Or would you say, no, I'd rather risk it; I'll arrive a bit lower, but it's a bit weaker at the beginning and then I'll climb up from there. So, circling longer at the top or taking longer at the bottom to get out again?

[00:36:40] **Kari Eisenhut:** The answer is very clear: circling longer at the top. So, getting maximum altitude is always good. And when we talk about top-tier pilots doing record flights, or long-distance flights, or flying in uncertain situations, they always go for maximum altitude. Maximum altitude, yeah, that's always good, yeah. Always a

[00:37:03] **Lucian Haas:** top investment. And if someone is starting out with cross-country flying, would that also be a tip you'd give them? Always aim for maximum altitude at the beginning so you have the safety to keep moving forward, and to slowly gain experience and have those successes so you can keep going? Absolutely.

[00:37:24] **Kari Eisenhut:** There is no long flight that doesn't take a long time. In my head, it's not actually about flying far, but above all about staying in the air for a long time. And if I manage to stay up for a long time, I'll automatically climb because I'm circling for so long, and if I stay up for a long time, the chance is simply much greater that I'll automatically fly far. So I think, when it comes to cross-country flying, never think about flying far, but always about staying in the air for a long time.

[00:37:57] **Lucian Haas:** Are we perhaps using the wrong metric? I mean, cross-country flights are always calculated in XT kilometers. But if you say that the actual important thing in cross-country flying is staying up for a long time, shouldn't there also be a competition where you say, it's cross-country flying, but who stayed in the air the longest that day? Those are usually also the ones who have the really long distances. So, just last week, it was late April, early May, there were these incredible days in the Alps where I think so many hundreds were flown in one day like never before and stuff like that, and where new launch site records were flown from so many different launch sites. But if you look at that again, the people who really flew far, they all had at least nine and a half hours, if not ten or even partly eleven hours on the clock.

[00:38:43] And you always have to say, okay, the people who actually dare to start early and land late, that's the real achievement. And whether it turned out to be 180 or 320 kilometers is relatively irrelevant.

[00:38:55] **Kari Eisenhut:** Yes, I think, funnily enough, both rankings turn out similarly. So the long-term ranking and the kilometer ranking, I'd say, are almost identical, yes.

[00:39:09] **Lucian Haas:** Yes, but if you were to compare a B-pilot and a C-pilot, or an E-N-D-pilot, who says, okay, I can usually fly with an E-N-B glider not quite as fast on certain sections as with an E-N-D glider. Where you'd say, but then they could become comparable if you say, look, we're not comparing the fact that you only did 250 kilometers and the other did 300 kilometers, but we're not comparing the number of kilometers at all, but rather saying, hey, as an E-N-B-pilot, you were on the route and even flew for a quarter of an hour longer than the other. Isn't that actually the greater achievement?

[00:39:43] **Kari Eisenhut:** Yes, maybe you could put it another way. The kilometers are the result, and the hours in the air are the path to that result.

[00:39:55] **Lucian Haas:** In your book, it also says very nicely that the journey is the goal. Is that also the motivation for you when it comes to long-distance flying? To cover as much distance as possible?

[00:40:05] **Kari Eisenhut:** Yes, and I also think it's a state of mind; if I look at it from a distance, you don't actually achieve everything you absolutely want to. But when you do it, it happens automatically. You don't "win," you win.

[00:40:28] **Lucian Haas:** That means,

[00:40:28] **Kari Eisenhut:** you can do it

[00:40:29] **Lucian Haas:** not to plan to win, you say? One

[00:40:31] **Kari Eisenhut:** you can't plan to win, you say? Well, you can't do that, it happens automatically, it's just the result. But you can't buy the result, you can't force it, it's just a... how can I put it, the result just happens automatically. But you just have to not focus on the kilometers, but on the time, being in the air as long as possible. And if I manage to stay in the air for a long time, then the kilometers come automatically. I really have to have the ability to be in the air for 10 hours first. If I can't be in the air for 10 hours, I'll never manage 300 kilometers. That's just not possible.

[00:41:17] **Lucian Haas:** What are the actual

[00:41:28] limiting factors, that you manage to go a long way?

[00:41:32] **Kari Eisenhut:** I think it's the battery life in your head. Being able to maintain your concentration for so long. Those are the biggest challenges. And I need concentration for climbing, for planning, and for landing. How can you train that?

[00:41:54] Training so that I have a lot of knowledge, good skills, so that the whole process happens as automatically as possible and doesn't require any effort. When I'm centering or climbing, I don't have to think at all; it just flows automatically because I've done it so much and know my glider so well that it just works. And when planning, the thoughts I made during the good preparation in the morning come back to mind, so I simply need less capacity. That requires knowledge, that requires skills, and knowledge and skills require training.

[00:42:37] **Lucian Haas:** Now there's something else that comes into play, which you describe in the book with a very, very beautiful, original Swiss term, the Knorz. What is that? What does it have to do with it?

[00:42:50] **Kari Eisenhut:** Knorz, that's a very

[00:42:54] funny expression. The Knorz,

[00:42:58] You have this instinct, this survival instinct, and it's quite good. You get protected, you get scared, you react, you pay attention—the traffic light changes and that's a warning signal that makes you react automatically. But the big problem is that often it stays that way, and the great skill is to switch again, in other words, to know that you have these thoughts in your head, to lean on the good thoughts and not let yourself drift into the bad ones. And the "Knorz" is often a friend, but sometimes also a blockage, or sometimes it's not a friend.

[00:43:47] from myself, and it's always good to know, is he holding me back now or

[00:43:53] **Lucian Haas:** Is he helping me now? So Knorz is the inner voice that's still commenting on everything you're doing right now. Is it always present? It's always present,

[00:44:04] **Kari Eisenhut:** he comes on really fast and gets really loud and sometimes stays dominant for a long time, and sometimes you have to say again, okay, that's good, thanks, but now you can go again.

[00:44:20] **Lucian Haas:** How do you deal with your Knorz? Exactly like that, by telling him, hey thanks, but now you can go again? Exactly.

[00:44:26] **Kari Eisenhut:** I try to personify it and give it very clear instructions.

[00:44:35] I do that very simply, very straightforwardly, and I tell him, I look at him as a person and treat him with respect, but I tell him very clearly who's the boss. That means,

[00:44:48] **Lucian Haas:** Can you also override your Knorz?

[00:44:51] **Kari Eisenhut:** That's the art of it; he's a friend and a helper, but yes, he points things out, but you always have to judge well, and the colors—I've already talked a lot about this—they help me. The colors help me and they tell me what's really going on, and what's really going on, the situation, is the answer for my Knorz.

[00:45:14] **Lucian Haas:** That means, for example, your Knorz tells you, "Oh, that's way too demanding today, maybe you'd better land or something," and then you have to mentally switch the exam off and say, "Okay, but what's happening outside right now? What are the conditions like?" And then you might realize, "Well, right now, where I'm flying, in this valley I've just flown into, the wind conditions are much calmer, I can actually glide there quite smoothly, I don't have to do much at all. Knorz, Hals, Malz, Maul, everything is fine here now."

[00:45:44] **Kari Eisenhut:** I do it exactly like that. Just as you described it in your own words, I say it with my Knorz.

[00:45:52] **Lucian Haas:** Have you ever had negative experiences where you overruled your Knorz and then realized, crap, he was right with his concerns?

[00:46:02] **Kari Eisenhut:** Yeah, I've had that. I've had that. But I had

[00:46:08] many more situations where the "Knorz" forced me to land, but acted completely unjustly. I was on the ground, and three seconds later I got upset about why I was on the ground.

[00:46:24] **Lucian Haas:** Well, Knorz is a part of yourself. How do you deal with that annoyance then? Because, in a way, you're split in two. On one hand, your own ego protects you—so like you said, it's a warning, and it's sometimes

useful to be warned accordingly—but it can also overreact, and then a potentially beautiful experience is ruined or taken away entirely because you then go into landing mode and so on.

[00:46:51] **Kari Eisenhut:** Yes, that's exactly it, and I think the solution to that is simply being aware that this "Knorz" exists and that it keeps coming up, in every flight and not just once, but very often. It's always there, and yes, I just deal with it, and the awareness that it's there and that it's good, but also sometimes bad, that's just something I have to deal with, and when I'm aware of it, then I go...

[00:47:21] **Lucian Haas:** I deal with it.

[00:47:24] Dealing with a jerk like this and actually putting him in his place also has something to do with mindset—a positive mindset, I'd say. How do you build a positive mindset in yourself so that you can resist or stand up to a jerk like that?

[00:47:41] **Kari Eisenhut:** That's a very good question.

[00:47:45] Self-confidence, it comes very slowly and it goes very quickly. And trust, it's very important to have trust in yourself, in your material, in your abilities, and to be able to build that trust and fly successfully, you always need positive experiences. Negative experiences rob you of that investment incredibly fast.

[00:48:14] So, in my biggest goals, it's always about having good experiences. And when I have good experiences, that strengthens my confidence. And that trust in myself and in my equipment, that is essential.

[00:48:29] **Lucian Haas:** Have you ever had negative experiences yourself that really weighed on you while flying, where you realized, "I'm restricted now"?

[00:48:38] **Kari Eisenhut:** I see that much more with pilots who come to us, where we talk about it and where you can just see it, or in my former role as

[00:48:52] I see this much more with pilots who come to us, where we talk about it and where you can just see it, or in my former role as a competition team leader, I had many young talents who were incredibly good but were somewhat overmotivated; they had some bad experience, and it doesn't happen immediately—a year later, two years later, they were gone and had done something else. You don't even have to suffer damage, physical damage, it just takes an extreme experience that shakes you up or pushes you down, and that's enough. It doesn't even have to be a crash or any other broken bone, it can just be an extreme experience and

[00:49:37] it simply always has to be positive.

[00:49:40] **Lucian Haas:** Is paragliding more extreme than other sports where you might have a fall that tells you, "Maybe I should hold back for now" or something like that? I mean, because you're in the air and can imagine you might crash, is that a different medium where, as a human, you normally know you don't belong there, and where you then have more respect for it and develop more respect?

[00:50:06] **Kari Eisenhut:** I think paragliding is like the ultimate discipline of life, because you're in the invisible air, high above the ground, and could fall, but actually, it's like that everywhere—self-confidence and good experiences are also crucial in normal, everyday life.

[00:50:29] How did you get into flying?

[00:50:32] I didn't actually want to fly at all. I have two older brothers, and one of them flew, and he was always bored going alone, so he didn't exactly force me, but he talked me into coming along. He was a bit impatient and there were no practice runs. I got the glider and had to fly. Directly from the top of the mountain? Directly from the top of the mountain, exactly. We wanted to set up the glider in the morning, but the wind was so bad, and then the day looked good and my brother decided to go straight up, and then we had to decide, yeah, watch the takeoff or the landing, and I could then decide what I wanted, and then I flew first and he jumped in behind me and yeah, it was all out there, it was a completely different time.

[00:51:29] Then we did a second flight, and we went up with a flight school, and then the instructor came up to me and asked how many flights I'd already done. Not that many, right? And he caught me that I didn't have a license at all and encouraged me to go get it now. With him, of course, yeah. What you did then. Yeah, yeah, I did that too, but I was still a bit too young, I wasn't allowed yet. Besides, you could only fly from the age of 16 and I was only 15. I had to wait a bit, yeah.

[00:52:03] **Lucian Haas:** But did that first flight grab you so much that you said, "Okay, I want to do this now"?

[00:52:09] **Kari Eisenhut:** Yes, it already fascinated me—this little paraglider bag and the possibility you have with your little bag and your little package; that fascinated me during the first flight and it still fascinates me to this day. And I find that the simplicity of this backpack and the potential of everything you can do with what's inside it, that is unique to me, yes.

[00:52:40] **Lucian Haas:** In your career, you were also competitive for a while and celebrated real successes, you even won the PWC, in 2000 you were European Champion, but then just a few years later you hung up competitive flying completely, why?

[00:52:57] **Kari Eisenhut:** Sport has always fascinated me, even as a child, and also

[00:53:03] especially skiing,

[00:53:07] I've always watched skiing, and then there were athletes who were once super good, won everything, and then reached an age where they didn't stop and just kept finishing at the back. That always hit me so hard; I always felt it was brutal when someone is once absolute world-class and then a few years later just can't keep up anymore. And I told myself that if I ever reached a situation like that, I'd stop. It's always difficult to say where the peak is, but when I wanted the overall world peak, the PWC, and the European Championship title, I thought that was good.

[00:53:52] **Lucian Haas:** I'd stop. Did you ever feel like flying again in the meantime, or was it really like you just decided, "That's it"?

[00:54:01] **Kari Eisenhut:** Yes, I didn't do anything for a long time, and then I wrote the book. While I was writing the book, of course, I put a lot of thought into it and I wanted to test those thoughts, so I did test them. During the time I was writing the book, I participated in the Swiss Championship again in the sports class and did the cross-country flight competition in Switzerland again to see if it really worked out that way. So I didn't do anything else but simply apply what I had written down myself.

[00:54:41] **Lucian Haas:** You just stayed up in the air for a long time, in the end.

[00:54:44] **Kari Eisenhut:** I stayed in the air for a long time, and during that time I always did my best flights and it was great. I also won the cross-country flight competition and the Swiss championship, and I did nothing other than try to evaluate what I tried to write.

[00:55:05] **Lucian Haas:** You also worked for years as the head of the development team at NETVANCE. I believe you were also a co-owner of the company. But you gave that up too. Why?

[00:55:18] **Kari Eisenhut:** It's actually something similar. I think that's just my basic philosophy. There are good times, you do something, and then there are times when you move on again. It's always about catching the right moment, moving on again, and focusing on something else, taking what you've experienced with you and building on it. That keeps opening new doors.

[00:55:51] That's a challenge. It's similar to top athletes who move on after a great moment. Those moments happen again and again. One was just with ADVANCE. It probably would have been easier to just keep going and stay. But I had a great time. It was very successful. It was very beautiful.

[00:56:20] I remember that very well. And now there are new challenges again. Maybe you also just wanted to fly other gliders than ADVANCE. Of course, we always did that. During the development phase, you had to be aware of what competitors are flying, how they fly, and what the pros and cons are. A good paraglider company knows exactly how

other gliders fly with gliders.

[00:56:52] **Lucian Haas:** How did your approach to flying manifest at ADVANCE?

[00:56:59] **Kari Eisenhut:** A company is always like the people leading it. The company, the culture, the products are a reflection of the leadership.

[00:57:18] **Lucian Haas:** at the company. Is there a character of ADVANCE gliders where you would say, that's me?

[00:57:25] **Kari Eisenhut:** Yes, that's definitely there. I was only a part of it, but I helped shape the company. You automatically shape it when you're in a position like that. I think,

[00:57:40] the reliability, that it works, that it has a certain quality—I certainly played my part in that as well.

[00:57:50] **Lucian Haas:** What kind of glider are you flying with today?

[00:57:54] What do you pack in your backpack when you say, I want to go on a cross-country flight? I'm always looking for this...

[00:57:59] **Kari Eisenhut:** product that, in my eyes, has the highest performance and the greatest simplicity. The ease-performance balance—that's the deciding factor for me. A top product is an incredible performance and is insanely easy. That balance and performance is the best product. I think that also applies across classes. There are classes that are very safe but have limited performance, and there are classes that have great performance but aren't that easy.

[00:58:42] That changes all the time, depending on how the development is going. But there are certain types of routes and ways of building a glider that work particularly well and are especially easy. What would be

[00:58:57] **Lucian Haas:** for example? Which paragliding category do you consider safe, easy, and high-performing?

[00:59:05] **Kari Eisenhut:** I think at the moment

[00:59:08] Grade 6.5 for my level. Grade 6.5 is very manageable, and grade 6.5 with this span and a large enough number of cells delivers an absolutely impressive performance. It's such a

[00:59:31] golden number at the moment. With what we know, with the lines that have been reduced, and with this two-liner system. That is an incredible simplicity-performance balance.

[00:59:46] **Lucian Haas:** Are you also already CCC?

[00:59:48] **Kari Eisenhut:** -flown gliders? I fly them every now and then. I used to fly a lot back in the day. Sure, I know what I'm doing. But for me, to fly for a long time, they're too exhausting. It takes as much effort as what I'm flying today. I still fly a lot, but for my level, for my age, for my reaction time, it's too risky for me. To reach the full potential.

[01:00:20] **Lucian Haas:** Besides flying, you have another big sports hobby. You do foilkiting or wingfoiling and stuff like that. Which do you do more often? Flying or going out on the water?

[01:00:32] **Kari Eisenhut:** One of the two. Either I'm in the air or on the water. It alternates a bit depending on the season and the weather conditions.

[01:00:41] **Lucian Haas:** Do you enjoy one more than the other? If you were to say that I could always decide, and the weather was always better for one than the other, would you say then that you'd prefer paragliding, or would you rather go out on the water?

[01:00:58] **Kari Eisenhut:** In the end, I'd definitely prefer to go into the air because the air is just more interesting. It's more variable, it's a third dimension, it's more challenging, it's more exciting. Clearly. If I had to choose and could only do one, I'd choose the air.

[01:01:19] **Lucian Haas:** What is it about wingfoiling that's so fascinating for you?

[01:01:22] **Kari Eisenhut:** Wingfoiling is pretty simple and accessible. You can do it in a very short amount of time with very little investment. The fascinating thing about the air and the water is the lack of resistance, the weightlessness,

the acceleration, the centrifugal force, and the feeling of moving without resistance. That is absolutely fascinating. It's fascinating in the air, but also in the water.

[01:01:54] **Lucian Haas:** If I've seen it correctly, you've already achieved some success in wingfoiling as well. You won the Wingfoil World Series in 2021, and in 2022 you also won that course foil competition, the Defi Wind for Corsica. What appeals to you about such competitions? Yes,

[01:02:17] **Kari Eisenhut:** It's actually always about pushing the limits. Like, what is possible with yourself? What are you capable of? And there's also a motivation to train and to live that with full passion. The competitions are just a good incentive to do something and to keep going, instead of just flying or riding around aimlessly.

[01:02:45] That's fascinating. And that's...

[01:02:48] **Lucian Haas:** I like doing that. What advantage do you have as a wingfoiler by also flying a paraglider?

[01:02:54] **Kari Eisenhut:** You naturally understand all the aerodynamics because it's exactly the same in the water as it is in the air. Finding those parallels is very nice. It's exciting and very cool that you find essentially the same principles, and that helps you with your understanding in the air, but also in your understanding on the water. And when you can observe and recognize things like that from different perspectives, it's very

[01:03:22] **Lucian Haas:** fruitful. Are you also only using 50% of your brain power when you're wingfoiling?

[01:03:30] **Kari Eisenhut:** Yeah, wingfoiling just isn't that demanding in that sense, because it's simply two-dimensional.

[01:03:37] Yeah, probably, but it's much more accessible and a lot less

[01:03:46] comprehensive. You could just say it's simpler, yeah.

[01:03:50] **Lucian Haas:** Are there things where you would say, I learned or experienced those while wingfoiling, which then helped you with paragliding?

[01:04:00] Absolutely,

[01:04:01] **Kari Eisenhut:** Yeah. Fast riding is like wingfoiling, where you directly influence the angle of attack of the wing you have in your hand, and you have the angle of attack under the water of your foil, which you do directly. That's nothing different from accelerating while flying straight and the bar control with your hands behind, where you do all that. You do it exactly the same way in wingfoiling. In wingfoiling, you just can't do anything. If you fall, you fall a meter into the water. That gives you a lot of confidence and a lot of boost and many possibilities where you just push much more in the air, give it much more gas.

[01:04:50] I definitely learned that with wingfoiling, and the

[01:04:54] **Lucian Haas:** Pushing your limits. That means basically going much further toward the limits of the angle of attack, so that you get a feel for how much more you can push. Exactly.

[01:05:07] **Kari Eisenhut:** Wingfoiling is like ground handling in paragliding. That's where you learn everything and feel everything, and wingfoiling is very similar. You can't fall down and push and explode, but it's not dangerous. It's not life-threatening.

[01:05:25] **Lucian Haas:** Now, with wingfoiling, you have the wing directly in your hand, you see it in front of you, and you can notice immediately what's happening. But with a paraglider, you're sitting or hanging 7 to 8 meters under the canopy, and some of what the canopy does isn't transmitted to you as automatically, also because your harness is only attached by one carabiner and you don't perform all the pitching movements directly or anything like that. How can you still transfer that?

[01:05:51] **Kari Eisenhut:** The aerodynamics are exactly the same. The functions of accelerating, turning, and stalling are identical for both wings. That's why it's so exciting. You discover the exact same types of movements as in wingfoiling, as in paragliding. A good wingfoil must be able to handle a high angle of attack change, and you feel that

much more directly in your hands while surfing. A good paraglider also has to handle a high angle of attack change, stall late, and collapse late, and that is identical.

[01:06:32] **Lucian Haas:** Now, there are some paraglider manufacturers who also build kites, and sometimes wingfoils and things like that. Would you say those are the better ones?

[01:06:42] **Kari Eisenhut:** They certainly have a broader horizon because they...

[01:06:49] approach from completely different criteria. But most of them don't have the time to make top paragliders and top surf products. But if these teams communicate well with each other and are well-connected, then that is definitely a huge advantage. But doing everything alone, that's a bit difficult at the moment, because it simply takes a lot of

[01:07:17] **Lucian Haas:** Time.

[01:07:19] Is there something that already exists in wingfoiling that you'd like to see transferred over to paragliding?

[01:07:26] **Kari Eisenhut:** So with the foils underwater, yeah, there are of course incredible designs. With the wing, I think it's more the opposite. The wing is still somewhat underdeveloped. There's still huge potential for development because the wing, with these things at the moment...

[01:07:45] inflation tubes and a lot of lift, but also very high drag, there's still huge potential there, where a lot more will be brought to the water from paragliding and delta flying in the future. I'm firmly convinced of that. So I see huge development potential in the wing, where things can be brought to the water from the air in terms of aerodynamics.

[01:08:13] **Lucian Haas:** How many developments do you still see in paragliding? How much potential? Or is the paraglider largely fully developed?

[01:08:21] **Kari Eisenhut:** The paraglider is certainly already... well, considering how long people have been developing paragliders, how long people have been developing wings, it's certainly a long way along. Even 20 years ago, we thought the model we released couldn't get any better. But it still gets better. It's still very clear that there are improvements and improvements. It's becoming easier, more accessible, and the performance is higher.

[01:08:52] **Lucian Haas:** Wonderful, Kari. With that, we've reached the end of our conversation. Great view for paragliding. It's going to get even easier and the performance will continue to increase. So we'll have even more fun then, perhaps also with cross-country flying. Thank you for your remarks.

[01:09:07] **Kari Eisenhut:** Thanks, Lucian.

[01:09:14] **Lucian Haas:** In the show notes for this episode on the Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, you'll find further links. Among others, to pages where you can order the Transalp cross-country flight logbook in Switzerland, Germany, or Austria. There is no option to order or subscribe to Podz-Glitz and Lu-Glitz. I rely on the willingness of my readers and listeners to become a supporter out of their own free will. As a freelance journalist, I put a lot of time, work, and also costs into the podcast and blog. In order for me to continue doing this professionally, independently, and ad-free, I need your support. On my homepage www.Lu-Glitz.blogspot.com, you'll find the Support page. All the necessary information and links to give me a financial hand are there.

[01:10:03] You can choose whatever amount you'd like to give as a supporter. 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 surrounding the most beautiful hobby in the world. I want to say thank you to all my 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

Kari Eisenhut a écrit un livre sur le vol de distance. Il mise sur la planification et l'action en catégories simples

Lors du vol de distance, tout le monde regarde les kilomètres. Celui qui en aura accumulé le plus se retrouvera à la fin très haut dans les classements XC. Mais beaucoup font une erreur sur le chemin : ils se focalisent sur les kilomètres et se retrouvent alors souvent au sol trop tôt.

Le Suisse Kari Eisenhut mise sur une autre stratégie. Le nombre de kilomètres n'est que le résultat, dit-il. Le chemin est le but. Et pour parcourir de longues distances, ou plutôt pour voler longtemps, il faut apprendre à rester longtemps en l'air.

Comment ça marche ? Kari l'a consigné dans un livre : Transalp. Il est par ailleurs richement illustré de photos d'Andreas Busslinger. Les textes sont tenus relativement courts. Kari, chef de développement de longue date chez Advance, y a quelque peu distillé ses expériences du vol de distance et les a simplifiées en règles, modes de pensée et méthodes simples, telles qu'il les enseigne également lors des camps de vol de distance de son école de vol Chillout Paragliding.

Dans cet épisode 160 de Podz-Glidz, nous parlons de certains des sujets de Transalp. Kari explique notamment sa routine de vérification météo selon la méthode BeLaWi. Il s'agit de l'évaluation des conditions de vol à l'aide des couleurs du feu tricolore, du vent comme principal facteur de risque et pourquoi il faut garder les choses aussi simples que possible, justement pour réussir en parapente.

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 : Animal Beast | Artiste : SefChol

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=UfVDc3JpA6I>

Liens 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 Kari Eisenhut :

- Karis Flugschule Chillout Paragliding : <https://chilloutparagliding.com/>
- Livre Transalp dans les boutiques en ligne en

FR : <https://www.andreasbuslinger.ch/b%C3%BCcher.html>

<https://shop.dhv.de/products/transalp>

À : <https://www.thermik.at/produkt/transalp-gleitschirm-streckenfliegen-auf-den-punkt-gebracht/>

Transcript

[00:00:02] **Kari Eisenhut:** En fait, je ne pense pas forcément à voler loin, mais surtout à rester longtemps en l'air. Et si j'y arrive, je monte automatiquement à un moment donné parce que je tourne longtemps. Et si je reste longtemps en l'air, la chance est simplement beaucoup plus grande que je vole loin automatiquement. Donc, quand je fais du vol de distance, je ne pense jamais à la distance, mais toujours à rester longtemps en l'air.

[00:00:42] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:45] **Kari Eisenhut:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Karli Eisenhut. Et je suis Lucian Haas.

[00:00:59] En vol de distance, tout le monde regarde les kilomètres. Celui qui en a accumulé le plus se retrouvera à la fin en haut des classements XC. Mais beaucoup font une erreur sur le chemin pour y arriver. Ils se focalisent sur les kilomètres et finissent souvent par s'arrêter. Trop tôt au sol.

[00:01:19] Le Suisse Karli Eisenhut mise sur une autre stratégie. Le nombre de kilomètres n'est que le résultat, dit-il. Le chemin, en revanche, est le but. Et pour parcourir de longues distances, qu'il s'agisse de marcher ou de voler, il faut apprendre à rester longtemps en l'air. Comment faire, Karli l'a consigné dans un livre : Transalp. Il est d'ailleurs richement illustré de photos d'Andreas Buslinger. Les textes sont restés relativement concis. Karli, ancien responsable du développement chez Advance, y a en quelque sorte distillé ses expériences en vol de distance pour les réduire à des règles simples, des modes de pensée et des procédures, comme il les enseigne également lors des camps de vol de distance de son école de parapente Chill -Out Paragliding.

[00:02:07] Dans cet épisode 160 de Podz-Glitz, nous abordons certains des thèmes de Transalp. Karli explique notamment sa routine de vérification météo selon la méthode BelaVie. Il s'agit d'évaluer les conditions de vol à l'aide de codes couleurs, du vent comme principal facteur de risque et de pourquoi il faut garder les choses aussi simples que possible pour réussir en parapente.

[00:02:36] Puisque tu écoutes le podcast, deviens un contributeur de Podz-Glitz. Comment faire, c'est très simple, c'est expliqué sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, sur la page Fördern.

[00:02:52] Karli, tu as publié un livre sur le vol de distance avec le photographe Andreas Buslinger. Ça s'appelle Transalp. Et dedans, une phrase a particulièrement attiré mon attention. Elle dit : « Dès que je n'ai plus de sol sous les pieds, ma capacité de réflexion chute d'au moins 50 % ». Comment es-tu arrivée à cette conclusion ?

[00:03:16] **Kari Eisenhut:** Oui, enfin, je m'en suis déjà rendu compte pour moi-même. Mais je suis parvenue à cette conclusion quand, dans les cours que j'organise et anime depuis longtemps, j'ai eu des participants très intelligents, des gens super brillants. Et en l'air, ils faisaient des choses que je peux à peine imaginer. Je me suis demandé pourquoi ils faisaient des choses aussi bêtes en l'air alors qu'ils relèvent des défis incroyables dans leur vie quotidienne. Et j'en suis arrivée à la conclusion que, pour moi, c'est exactement la même chose.

[00:04:03] En l'air, c'est tout simplement qu'on est totalement limité.

[00:04:09] **Lucian Haas:** C'est quoi, pour toi, les trucs stupides qu'on fait en l'air ?

[00:04:13] **Kari Eisenhut:** Alors, les trucs bêtes, c'est par exemple des décisions qui sont tout à fait claires quand on est au sol, mais qui ne te viennent tout simplement pas à l'esprit en vol. Par exemple ? Par exemple, je vole vers la sortie d'une vallée. Ça devient de plus en plus étroit et il y a un point de non-retour quelque part. Et je n'y pense tout simplement pas, je continue de voler. Et il ne me vient pas à l'esprit que je n'ai plus de sortie et que je fonce dans une impasse. Si je n'en suis pas conscient à l'avance, ça peut tout simplement arriver. Et ça peut même arriver même si tu en as discuté avant et que tu l'avais en tête. Mais oui, des trucs bêtes. Quand tu es au sol, tu te dis : « Ah oui, mais là, c'était vraiment flou ».

[00:05:01] Il y a ces points où je dois faire demi-tour ou continuer à voler. Si je continue, je dois être sûr de pouvoir le faire. Et je continue, mais je n'y arrive pas. C'est une connerie.

[00:05:10] **Lucian Haas:** truc. As-tu une explication sur le fait que la pensée se met en pause à moitié quand on vole ? Je...

[00:05:17] **Kari Eisenhut:** Je pense que c'est parce qu'en vol, on est extrêmement sollicité par énormément de choses différentes, venant de toutes directions. Et là, la pensée devient une limite, et elle est simplement saturée. On n'a pas assez de capacité de calcul. Quelles en sont les conclusions pour toi ? Pour moi, la conclusion est qu'il faut bien planifier et avoir préparé des options à l'avance. Elles doivent déjà avoir trouvé une place quelque part dans la mémoire interne. Sinon, les options ne te viendront pas à l'esprit une fois en l'air.

[00:06:01] **Lucian Haas:** Dans le livre, tu écris que tu miserais sur le principe « Keep it simple ». Mais comment peut-on garder quelque chose d'aussi complexe que le vol en ligne aussi simple ?

[00:06:14] **Kari Eisenhut:** Je pense que le parapente n'est pas si complexe en fait, parce qu'en parapente, tu n'as qu'à tirer à gauche ou à droite et tu as aussi un accélérateur de pied. Et c'est quelque chose, il y a à peine un sport plus simple que le parapente. Et c'est aussi tellement fascinant. Je pense qu'il faut simplement le garder aussi simple que possible, si on arrive à aller droit au but et à le garder très simple. C'est un peu difficile à décrire et ça demanderait des dizaines de milliers de phrases. C'est relativement simple. Mais réussir à aller vraiment droit au but, c'est ça qui fait la différence. Et en vol, c'est tout à fait exact. Ça ne demande pas beaucoup de choses, mais quelques-unes sont essentielles.

[00:07:04] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui est essentiel pour toi quand on...

[00:07:06] **Kari Eisenhut:** Voler ?

[00:07:08] L'essentiel pour voler ? Eh bien, l'essentiel quand je vole, c'est d'avoir toujours un plan et de ne jamais me retrouver dans une impasse. C'est pour moi le plus essentiel. Mais maintenant, résumer tout ça en une phrase, j'ai essayé de le faire dans le livre et j'ai eu besoin de six chapitres pour ça. Et maintenant, résumer ces six chapitres en une seule phrase, là, je suis à mes limites.

[00:07:38] **Lucian Haas:** Dans tes six chapitres, il y a une chose qui revient tout le temps, d'après ce que j'ai lu. Tu essaies toujours de résumer les chapitres individuels en catégories très simples et tu dis aussi, d'après ce que je comprends, que tu préfères diviser tout en trois parties. Par exemple, tu as un système de feux tricolores. Il y a le rouge, puis le jaune et le vert, ou à la place du jaune, tu dis orange, je crois. Qu'est-ce que tu évalues avec un tel système de feux tricolores ?

[00:08:10] **Kari Eisenhut:** Je pense que c'est simplement difficile. En vol, j'ai du mal à me concentrer sur plus de trois choses, il ne m'en vient juste que trois. Je peux lister sept points, et ces sept points peuvent être très bien, mais en vol, il n'y en a que trois. Je n'arrive à en penser que trois maximum. Et c'est pour ça qu'il faut se réduire à trois choses. Trois choses, c'est la capacité maximale que j'ai.

[00:08:38] **Lucian Haas:** D'accord. Mais si on prend vraiment cet exemple du système de feux de signalisation et qu'on dit qu'il y a du rouge, de l'orange et du vert, que signifient ces couleurs et comment utilises-tu ça en vol ?

[00:08:52] **Kari Eisenhut:** Ces couleurs, c'est tout simplement une simplification maximale. Si on prend l'exemple du système de feux tricolores, le rouge, comme dans le code de la route, c'est "no go". C'est simple, je n'ai plus rien à y gagner. L'orange, c'est dangereux, exigeant, je dois être prêt. Et le vert, oui, le vert, c'est tout va bien, sécurité totale. Ce

sont les trois plus importants, je dirais.

[00:09:25] Les critères de survie pour être en vol. Ou les trois principaux. Il y a des situations où je dois être tendu et vigilant en l'air. Mais il y a aussi des situations où je peux et dois être totalement relax en l'air. Et il y a aussi des situations en l'air où je n'ai rien à faire. C'est pourquoi, pour moi, il y a... bien sûr, il y a encore des chevauchements entre ces couleurs, mais fondamentalement, ces couleurs existent. Ces trois-là, ni plus ni moins.

[00:09:56] **Lucian Haas:** Si je suis en l'air maintenant et que ça devient rouge, qu'est-ce que ça peut être par exemple, quand tu dis que rouge veut dire stop, qu'il faut maintenant, c'est "no go", qu'il faut en fait aller se poser ?

[00:10:06] **Kari Eisenhut:** Alors, rouge veut dire que je ne dois absolument pas y être. Si je suis dans le rouge, comme dans le code de la route, c'est que je ne peux tout simplement pas le faire. Donc rouge, c'est absolument "no go", je ne dois pas y être du tout. Donc rouge peut, pour en revenir aux choses les plus simples, ne porter que sur le vent à la fin. Le vent est le facteur limitant en parapente. Si le vent dépasse une certaine intensité, je ne suis plus qu'une feuille emportée par le vent. Je ne peux plus contrôler correctement mon aile. Je vole tout simplement comme une feuille d'arbre dans une tempête d'automne. Je me fais juste emporter.

[00:10:51] Et là, je parle de perte de contrôle, parce que je n'ai plus rien à faire là. Et oui, c'est pour moi la situation, donc pour revenir à ta question, où sont les limites ou qu'est-ce que le rouge ? Le rouge signifie que je n'ai tout simplement plus aucun contrôle, que je ne dois pas y être. Qu'est-ce que serait alors l'orange ?

[00:11:15] L'orange existe aussi, ça se ramène encore au vent : si je me trouve dans une certaine force de vent, dans de l'air turbulent, j'ai encore le contrôle parce que j'ai assez de compétences, enfin assez de capacités pour avoir mon aile sous contrôle. Ça veut dire que je suis en quelque sorte dans une situation de vide et que le vent est au-dessus de 20 km/h, mais pas encore au-dessus de 35 km/h. Et là, je me dis que si j'ai le bon matériel, je maîtrise la situation. Je peux voler en vide à travers les tailles, si la force du vent n'est pas plus grande, j'ai un bon contrôle et de bonnes caractéristiques avec mes départs sur les freins,

[00:12:04] je ne tombe pas dessous, mais je suis à fond

[00:12:07] **Lucian Haas:** préparé. Maintenant, si tu fais toujours ce lien avec le vent, est-ce que tu penses vraiment aussi en plein vol avec des catégories comme : d'accord, entre 0 et 20 de vent c'est vert, de 20 à plus de 30 c'est orange et à partir de 35 au plus tard c'est rouge ? Est-ce que ce sont ces catégories auxquelles tu penses, par exemple ?

[00:12:28] **Kari Eisenhut:** Il y en a tellement. Tu es en plein vol, haut dans les airs, et tu es extrêmement tendu. Tu es tellement contracté, peut-être même crispé par moments ou tu as peur. Mais en réalité, il n'y a plus aucune raison d'avoir peur. Pourtant, tu es encore dans cette phase, parce que c'était peut-être tout à l'heure ou parce que tu ne sais pas exactement comment c'est. Et en vol, il est crucial de savoir toujours dans quelle couleur je me trouve. Et on se surprend souvent à être dans la mauvaise couleur mentalement. Et ça, c'est évidemment très mauvais. Donc si c'est orange et que je me sens en vert, ce n'est pas bon, parce que dans ce cas, je ne suis pas prêt.

[00:13:18] Alors, ça me surprend négativement d'une certaine manière. Mais le contraire, ça devrait déjà être vert, mais dans ma tête, je suis encore dans la couleur orange. Je suis tendu, alors que je ne devrais pas l'être du tout. Je pourrais être totalement détendu, me relaxer et profiter. Mais je ne suis pas dans la phase de profiter, je suis toujours tendu et je pense qu'il va arriver quelque chose, ou que quelque chose m'attend, ou que je dois faire super attention. Mais je n'en ai pas besoin, je peux en profiter pleinement. Et c'est évidemment crucial pour ma capacité sur un long vol, parce que l'orange consomme plus de batterie que le vert. Ça

[00:13:59] **Lucian Haas:** ça veut dire qu'en tant que pilote, on devrait normalement toujours avoir tendance à se demander, quand on est passé en orange, comment revenir vite au vert ? C'est un

[00:14:07] **Kari Eisenhut:** C'est un point très important, oui. Ce basculement et cette évaluation de la situation sont évidemment très exigeants, mais aussi très passionnants et stimulants, parce qu'on ne voit pas le treuil. Tu ne peux pas lire quelque part que le vent est tel ou tel ou tel. Il y a quelques points de mesure que tu peux regarder au sol, mais sinon, il faut beaucoup d'expérience, beaucoup d'expérience pour le découvrir. Mais théoriquement, je dois savoir qu'il y a des limites, il y a des limites entre le vert et l'orange et il y a des limites entre l'orange et le rouge. Et c'est tout.

[00:14:48] **Lucian Haas:** Quand on fait un vol de distance, ou quand tu es sur un vol de distance, à quelle fréquence est-ce que tu te poses ce genre de questions, genre, d'accord, est-ce que c'est encore orange, est-ce que c'est déjà redevenu vert, est-ce que ça passe au rouge ? Donc est-ce que c'est une mise en adéquation constante entre les facteurs externes et comment je me sens en ce moment, est-ce que je suis dans la zone verte ou dans la zone orange ? À quelle fréquence est-ce que tu fais ça ?

[00:15:09] **Kari Eisenhut:** Alors, quand je fais un long vol, disons que je suis dans les airs pendant 10 heures, je dois faire ça constamment, sinon je ne tiendrai jamais 10 heures. Donc je le fais tout le temps. Par "tout le temps", je veux dire que toutes les 15 minutes, je me demande où j'en suis, non ? Parce que si je suis dans le vert, ça passe automatiquement à l'orange. Ça arrive,

[00:15:38] parce que c'est turbulent, ça bouge, ça secoue. Là, je suis tout de suite prêt et tendu. Le plus difficile, c'est plutôt de passer du mode tendu au mode relaxé. Donc, passer de l'orange au vert, c'est beaucoup plus dur. Et je pense aussi que la troisième difficulté, c'est de reconnaître quand la limite est atteinte. En gros, je ne dois pas aller dans le rouge. Donc, anticiper le rouge, le voir venir, c'est aussi une chose très difficile.

[00:16:12] **Lucian Haas:** Comment peut-on passer du mode orange au mode vert au niveau du mindset ? Est-ce qu'il y a des techniques ? Qu'est-ce que tu utilises pour ça ?

[00:16:19] **Kari Eisenhut:** Oui, la seule, enfin la technique, comme je viens de le dire, je fais ça très simplement. Je me demande simplement : quelle est la couleur en ce moment ? Et la couleur est facile à identifier en essayant de déterminer quelle est la force du vent. Et je me rappelle, même quand c'est super turbulent, si le vent ne dépasse pas une certaine intensité, je l'ai simplement sous contrôle. Alors, mon aile ne peut pas s'effondrer. Et si une certaine intensité est dépassée, alors je suis la feuille dans le vent. Et là, je ne dois pas me laisser aller. La feuille dans le vent, c'est non.

[00:17:03] **Lucian Haas:** Alors, l'orange, que ce soit comme couleur ou comme état — parlons maintenant d'état d'esprit — ça veut dire qu'on est plus excité ou simplement plus alerte, ce genre de choses. Ça peut aussi être bénéfique pour le vol de distance et tout ça. Absolument. Alors, à quelle fréquence devrait-on se mettre en zone orange pendant un vol de distance ? Juste pour dire que ça stimule l'esprit d'une certaine manière. Absolument.

[00:17:31] **Kari Eisenhut:** L'orange est très important. L'orange signifie que je dois être prêt, que je dois être actif, que je dois réagir et que je dois être préparé. Parce que si je ne suis pas prêt, alors mon aile se replie, elle se met à couper le vent et j'ai un problème. Je ne peux pas me permettre ça. L'orange, c'est une protection pour soi-même. L'orange est très bien, c'est nécessaire. Mais pas tout le temps. Quand je suis à la base des nuages et que je m'attaque à la traversée de la vallée, dès que j'ai quitté la dernière ascendance et que je navigue dans l'air calme, je dois passer alternativement au vert. Alors, c'est le plaisir et la détente. Mais souvent, je me surprends à rester en orange pendant toute la traversée de la vallée,

[00:18:19] je reste en orange. Ce n'est pas idéal.

[00:18:23] **Lucian Haas:** Tu penses que ça marche de ne faire que de longs vols en vert ?

[00:18:28] **Kari Eisenhut:** Jamais. D'après mon expérience, faire de la longue distance, c'est... l'air est une immense étendue sauvage. Et la nature sauvage, elle est merveilleuse, elle est illimitée, elle est libre, mais elle est très sauvage. Et pour moi, l'air est la plus grande étendue sauvage. Et le sauvage, c'est un défi. Et comme son nom l'indique, c'est sauvage. Donc, pour les vols longue distance, quand c'est une journée où je peux voler loin, il y a toujours des endroits où je me retrouve dans des situations limites si je veux aller plus loin. Et ça fait partie du jeu. Et je dois composer avec ça. Et là, la couleur orange est très utile.

[00:19:15] **Lucian Haas:** D'après ton point de vue ou ton expérience, quelle est la plus grande difficulté ou le plus grand défi lors d'un vol de longue distance ?

[00:19:22] **Kari Eisenhut:** Je pense que la plus grande difficulté, c'est de reconnaître dans quelle couleur je suis. Pourquoi ? Pourquoi est-ce si difficile ? Parce qu'on ne le voit pas. Je ne peux que le deviner, mais je ne le vois pas. L'air est invisible. Et je me déplace dans une dimension où je ne... je ne le vois tout simplement pas. Je ne peux alors que le ressentir ou l'imaginer. C'est ce qui rend le tout difficile. Fondamentalement, l'être humain a toujours besoin de sécurité.

Et la sécurité signifie qu'il sait ce qui l'attend. Or, en vol, c'est exactement l'inverse. Voler est une véritable aventure. Et dans l'aventure, l'issue est incertaine.

[00:20:10] Et même la matière dans laquelle je me trouve, je ne la vois pas. Je ne peux que l'imaginer, et c'est là que ça devient difficile. Pour revenir à ta question : qu'est-ce qui est difficile en vol de croisière ? Ma réponse est : savoir dans quelle couleur je me trouve.

[00:20:29] **Lucian Haas:** Cette intuition que l'on peut avoir sur la météo, les treuils et tout le reste qui n'est pas visible. Comment peut-on développer une telle intuition ?

[00:20:39] **Kari Eisenhut:** Alors, je pense qu'il faut trois choses. Premièrement, il faut simplement des connaissances de base. Tu dois avoir quelques valeurs, connaître quelques principes fondamentaux. Si tu ne sais pas ça, alors tu as... C'est la réaction de base. Il faut une certaine connaissance. Ensuite, il faut des compétences, des skills. Tu dois avoir ton aile sous contrôle. Tu dois savoir décharger, maîtriser ou savoir combien tu dois tirer selon la situation. Tu dois pouvoir décentrer, avoir parfaitement le contrôle de l'inclinaison, de la montée, de l'accélération. Donc, c'est le deuxième point : il faut avoir des compétences. Et ensuite, quand tu as les connaissances et les compétences, tout ne se passe plus que dans la tête. Dans la tête ou dans le ventre ?

[00:21:24] Dans l'attitude. Ton attitude personnelle. C'est ça, au final. Je prends toujours l'exemple des joueurs de tennis. Les joueurs de tennis, nous avons en Suisse bien sûr la grande idole Roger Federer. Et Roger Federer a simplement dominé le tennis pendant très longtemps. Et il y a énormément de joueurs de tennis qui ont une technique super, un super toucher de balle, une super stratégie, mais ils ne gagnent pas toujours. Et je pense qu'un athlète de haut niveau, il a simplement la différence dans la tête. Et en aviation, c'est tout à fait pareil. Tu as besoin de connaissances, tu as besoin de compétences et au final, quand tu as tout ça, tout se passe dans la tête. Dans la tête ou dans le ventre ?

[00:22:11] La tête et le ventre sont très proches. Est-ce que tu es plutôt un pilote de tête ou un pilote de ventre ? Je pense que les deux sont bons. La tête, c'est bien, mais il faut aussi le ventre.

[00:22:26] **Lucian Haas:** 50-50. Ce qui est crucial pour la sécurité et pour le type de vol que l'on fait, c'est au final toujours la météo. Surtout le vent, c'est le facteur de sécurité. Et concernant la météo, tu as aussi introduit trois catégories dans ton livre, pour simplifier à nouveau. On a développé un système de classification en trois niveaux, disons. Et tu l'appelles le système B-Lavi. En quoi consiste-t-il ?

[00:22:57] **Kari Eisenhut:** Ce sont encore trois piliers très simples, réduits au strict minimum de ce qui compte. La nébulosité, la labilité et le vent. Ce sont les trois bases qui doivent être correctes.

[00:23:18] La préparation de la météo de vol est la base de tout. Si je ne suis pas préparé, ça ne me viendra pas du tout à l'esprit une fois en l'air. Pour la météo, je peux rester assis devant l'ordinateur toute la journée et ne toujours pas savoir exactement quoi le soir venu. Il y a tellement d'applications et de choses à regarder. Et une bonne structure pour identifier rapidement les points essentiels, c'est le système B-Lavi. Je regarde la nébulosité, je regarde la stabilité et je regarde le vent que je m'attends à avoir. Et ces trois facteurs, ce sont les facteurs principaux pour un vol de cross-country réussi.

[00:24:01] **Lucian Haas:** La nébulosité, sur quoi tu regardes précisément ?

[00:24:04] **Kari Eisenhut:** La nébulosité, c'est avant tout le moteur. Le soleil est le moteur de toute l'ascendance. Et la nébulosité comprend, bien sûr, le rayonnement solaire, mais aussi les orages, donc comment est la précipitation, la visibilité, la tendance aux orages, les développements convectifs et, comme je l'ai dit, le rayonnement solaire.

[00:24:30] **Lucian Haas:** Que signifie la labilité ?

[00:24:32] **Kari Eisenhut:** La labilité, c'est toute la couche d'air. On a tous déjà vécu des journées de soleil d'un bleu éclatant où il ne se passe absolument rien. Et il y a aussi des journées nuageuses où ça se passe super bien. Donc la stratification de l'air, comment l'air ambiant est stratifié,

[00:24:48] ça dépend de si l'air peut du tout se développer ce jour-là, s'il y a de la thermique, à quelle altitude elle se trouve et à quelle heure elle démarre, tout ça. Donc la labilité est en lien direct avec la couche et l'air ambiant là où je me

trouve.

[00:25:08] **Lucian Haas:** Et pour le vent, c'est juste la vitesse du vent pour toi ? Est-ce que c'est dans la zone verte-orange-rouge ou qu'est-ce que tu regardes exactement ?

[00:25:15] **Kari Eisenhut:** Le vent, à quoi dois-je m'attendre ? À quelle altitude ? Il existe différents vents, on parle encore de trois systèmes de vent, donc le système de brise de vallée, puis le vent thermique et le vent météorologique sur-diagonal, et ces trois vents peuvent souffler dans des directions complètement différentes. Savoir dans quel vent et avec quelle intensité je me trouve, c'est crucial. Cela a aussi un lien direct avec la labilité, donc avec la stratification de l'air ambiant, avec le vent dans lequel je me trouve. Mais savoir si je me trouve dans un vent stable, ou instable, ou dans un vent météorologique sur-diagonal, c'est tout à fait déterminant pour se sentir en sécurité.

[00:26:08] **Lucian Haas:** C'est aussi l'ordre dans lequel tu fais ça pour ce triple saut Béla-Vi ? Tu regardes d'abord la couverture nuageuse, ensuite la labilité et enfin le vent ? Est-ce que...

[00:26:18] **Kari Eisenhut:** Ça ne joue pas vraiment un rôle. Ce sont trois points qui ont tous la même importance pour moi. En gros, avec trop de vent, ça ne marche pas ; avec une mauvaise stratification de l'air, ça ne marche pas non plus, et je peux avoir une super instabilité sans aucun vent, mais si je n'ai pas de soleil, ça ne marche pas non plus. Les trois points sont équivalents.

[00:26:44] **Lucian Haas:** Un autre point et un autre sujet où tu fais aussi un triple saut dans ton livre, c'est quand il s'agit de voler, là tu dis aussi qu'il y a trois modes.

[00:26:55] Planer, montée et atterrissage.

[00:27:00] Comment est-ce que tu définis ça ? Enfin, dans beaucoup d'autres livres sur le vol de distance, on trouve souvent la descente comme mode, et puis il y a un truc qu'ils appellent transition ou simplement le mode plané. Mais ça n'existe pas chez toi, à la place tu appelles un mode plané. C'est quoi ?

[00:27:17] **Kari Eisenhut:** Alors, on fait souvent l'inverse. On se surprend à encore penser à la montée alors que je suis déjà en phase d'atterrissage, sans me concentrer sur l'atterrissage.

[00:27:31] Souvent, ça finit très mal. Ou alors, je suis tout en haut de la base des nuages sur les derniers mètres et je me concentre encore sur la montée. On se rend compte, encore et encore, que je suis complètement au mauvais endroit avec les mauvaises idées en tête. Il y a des moments où je dois simplement me concentrer sur la montée et tout le reste m'est égal. Puis il y a des endroits où j'ai de l'altitude, là je dois planifier. Je fais souvent comme ça : j'imagine une boîte en carton et, quand je suis bas, je me mets cette boîte sur la tête et je ne vois plus rien, je n'entends que mon Varioton et je me concentre totalement sur la montée.

[00:28:21] Et plus rien d'autre. Et plus je monte, plus je retire doucement ma

[00:28:26] je retire la boîte en carton de ma tête et je commence à ouvrir l'horizon, à avoir de la perspective et à regarder où je peux voler pour planifier.

[00:28:40] **Lucian Haas:** Ça veut dire que la planification est une phase de vol pour toi, que tu fais toujours en haut. Exactement. Et entre les deux, il n'y a en fait que la montée, et si tu arrives trop bas, il n'y a que l'atterrissage. Tout à fait, c'est comme ça que je fais. Et

[00:28:53] **Kari Eisenhut:** C'est un mélange de ces trois choses, je reviens toujours au même : j'ai une ressource limitée en puissance de calcul et en capacité de réflexion, et c'est donc important de se concentrer sur l'essentiel à la bonne phase. Ça ne sert à rien que je me concentre sur la planification en mode atterrissage, parce qu'atterrir et planifier, ce sont deux choses totalement différentes. Pour l'atterrissage, je dois m'assurer de bien monter à bord. Là, j'ai besoin de toutes mes capacités et de tout mon potentiel pour que l'atterrissage se passe bien. C'est exactement pareil pour la montée. Pendant la montée, je dois interpréter mes variations et me centrer aussi efficacement que possible pour monter.

[00:29:39] Et là, je ne dois pas gaspiller mes ressources avec d'autres pensées. Et une fois que je suis en haut, je commence un gros travail pour voir si les conditions sont comme je les avais imaginées. Est-ce que c'est bien Bellavie ?

Quelles sont les attentes ? Est-ce que quelque chose a changé ? Quelles sont les possibilités ?

[00:30:00] J'ai tout simplement des ressources très limitées en altitude et je dois bien les gérer, c'est pourquoi il est important, à mon avis, de se concentrer sur l'essentiel au bon moment et à la bonne altitude.

[00:30:18] **Lucian Haas:** Est-ce que l'ascension en soi est si complexe, ou si exigeante, qu'on ne peut pas planifier pendant cette phase de montée ?

[00:30:28] Je pense que oui.

[00:30:30] **Kari Eisenhut:** Il y a des pilotes, des pilotes de haut niveau, qui montent tous incroyablement bien. Et la montée, c'est aussi la phase où je peux gagner le plus. Donc, si je monte bien, si je monte vite, je vole vite. La montée, c'est le cœur et le plus important dans tout le vol de cross-country. Comment apprend-on à bien monter ?

[00:31:02] Pour bien monter, il faut une bonne technique et il faut savoir maîtriser parfaitement sa aile. Je m'entraîne le mieux en faisant beaucoup de exercices au sol. Là, je sens mon aile, je connais mes limites, je connais le point de décrochage, je reconnais les décharges. Donc au sol, j'apprends à bien connaître mon aile et sans de bonnes compétences au sol, j'ai aussi du mal à bien traduire et exploiter la montée en l'air. Contrôler et varier l'inclinaison, c'est une chose très importante et le meilleur entraînement, c'est de faire beaucoup de exercices au sol.

[00:31:49] **Lucian Haas:** faire. Beaucoup de gens qui commencent le vol en thermique ont toujours l'impression qu'ils doivent ressentir la montée et que ce serait ça, le truc spécial qu'il faut apprendre ou quelque chose comme ça. Mais si je te comprends bien, ça en fait certainement partie, mais en fait, il faut apprendre à accrocher la montée avec son aile. C'est-à-dire vraiment tourner au bon endroit et y rester, et peut-être tourner serré ou large, selon ce qui est demandé à ce moment-là.

[00:32:15] **Kari Eisenhut:** Exactement. Ça demande des connaissances, des bases. Je sais que c'est au centre de la thermique que ça monte le plus fort, que c'est le plus sûr. Maintenant, j'ai besoin de la capacité de mettre ça en pratique et de rester au centre. Et pour accrocher ce centre, le saisir ou y rester, il faut la compétence de pouvoir tourner mon aile serré, de pouvoir varier mon rayon de braquage et, oui, cette habileté avec l'aile, c'est le deuxième point. Et le troisième point dans la tête, c'est que je dois pouvoir imaginer et interpréter ce variotron, où

[00:33:02] dans l'espace tridimensionnel, c'est le centre, et il se déplace aussi, donc je dois le recentrer continuellement avec le recentrage.

[00:33:13] **Lucian Haas:** Maintenant, il existe des Varios modernes aujourd'hui qui ont des aides au centrage avec des bulles qui apparaissent, et où on voit exactement comment sont les cercles, et qui calculent parfois déjà à l'avance comment la pompe sera décalée, où il faudrait placer sa courbe, et tout ça. Qu'est-ce que tu en penses ?

[00:33:30] **Kari Eisenhut:** Je pense que c'est correct. Je fais ça moi-même dans ma tête et quand je le fais moi-même dans ma tête, c'est pour ça que j'ai besoin de tant de

[00:33:40] d'énergie de concentration, que je puisse imaginer cet outil de centrage dans ma tête et m'en souvenir. Et je suis toujours plus rapide que si je dois constamment vérifier avec le vario et revenir en arrière. Là, je perds trop de temps. Si je regarde toujours cet outil de centrage, je suis toujours un temps de retard. Mais si j' imagine dans ma tête cet outil de centrage, exactement tel qu'il est affiché sur le vario, alors je suis beaucoup plus rapide et je monte bien plus efficacement.

[00:34:11] **Lucian Haas:** Dans ton livre, tu as établi toute une série de règles de vol en thermique, plus de trois. C'est, je pense, l'un des rares points où ça ne se résume pas seulement à un triple saut. J'ai particulièrement aimé la règle de vol en thermique numéro 6, et je voulais te poser une question parce que tu écris : la règle de vol en thermique numéro 6 signifie : ne quitte le tube thermique que si tu es sûr qu'il monte plus fort dans le tube suivant. C'est bien dit, mais comment peut-on savoir si ça monte mieux dans le tube suivant ou si ça monte mieux dans le tube suivant ? Enfin, quand est-ce que je sais vraiment que je peux partir maintenant, parce que le variomètre a dit que si le prochain tube monte mieux, alors on peut décoller ?

[00:34:53] **Kari Eisenhut:** Oui, c'est encore un défi. J'essaie de m'enregistrer par rapport à la stratification de l'air, ça a un rapport avec la stratification de l'air, et ça commence déjà dès le premier tube. Donc, quand je tourne mon tube de départ, j'essaie de me souvenir à quelle altitude ça allait le mieux, et cette altitude est généralement similaire dans le tube suivant. Et là, je peux regarder : ah, entre 1500 et 2000 mètres, ça va très bien, c'est très stable, et en dessous de 1500 mètres, j'observe que ça devient un peu serré, que c'est un peu limite, ça ne monte plus vraiment, donc j'essaie simplement de ne jamais descendre en dessous de ces 1500 mètres.

[00:35:38] Et c'est pareil pour la limite supérieure : quand je vois que les 200 derniers mètres jusqu'à la base des nuages étaient juste laborieux et difficiles, alors si je suis sûr de pouvoir atteindre les 1500 mètres suivants, au-dessus de 1500 mètres, je pars du principe que oui, je n'ai pas besoin d'investir 10 minutes de plus pour gagner encore quelques mètres de plus.

[00:36:03] **Lucian Haas:** Si tu devais décider maintenant, tu sais, que tu peux atteindre ta prochaine pompe, mais tu dis que ça monte super bien entre 1500 et 2000 mètres. Au-dessus, c'est faible, et en dessous, c'est faible aussi. Mais la prochaine pompe est un peu plus loin, et avec ces 500 mètres d'altitude où ça monte bien, tu n'arrives pas à gérer pour y aller. Est-ce que tu préférerais monter plus longtemps et ensuite décoller avec une meilleure altitude ? Ou est-ce que tu dirais non, je prends plutôt le risque, j'arrive un peu plus bas, mais c'est un peu plus faible au début et ensuite je monte là-dedans. Donc tourner plus longtemps en haut ou prendre plus de temps en bas pour ressortir ?

[00:36:40] **Kari Eisenhut:** La réponse est très claire : tourner plus longtemps en haut. Donc, prendre de la hauteur maximale est toujours une bonne chose. Et quand on parle de pilotes de pointe qui font des vols records, ou des vols de longue distance, ou des vols dans des situations incertaines, ils prennent toujours de la hauteur maximale. La hauteur maximale, oui, c'est toujours bien, oui. Toujours une

[00:37:03] **Lucian Haas:** C'est le meilleur investissement. Et si quelqu'un commence le vol de distance, ce serait aussi un conseil que tu lui donnerais ? Au début, fais toujours d'abord de la hauteur maximale pour avoir la sécurité de pouvoir avancer, pour gagner progressivement de l'expérience et avoir des sensations de réussite pour pouvoir continuer ensuite ? Absolument.

[00:37:24] **Kari Eisenhut:** Il n'y a pas de vol long qui ne dure longtemps. Dans ma tête, l'idée n'est pas vraiment de voler loin, mais surtout de rester longtemps en l'air. Et si j'y arrive, je monte automatiquement, parce que je tourne longtemps et que si je reste longtemps en l'air, la chance est simplement bien plus grande de voler loin automatiquement. Donc je pense qu'en vol de distance, il ne faut jamais penser à la distance, mais toujours à rester longtemps en l'air.

[00:37:57] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on n'aurait pas peut-être la mauvaise mesure ? Je veux dire, les vols de distance sont toujours calculés en kilomètres XT. Mais si tu dis maintenant que le plus important dans le vol de distance, c'est de rester longtemps en l'air, ne devrait-on pas aussi faire une compétition où on dirait : c'est du vol de distance, mais qui est resté le plus longtemps en l'air ce jour-là ? Ce sont généralement aussi ceux qui font les plus longues distances. Alors, juste la semaine dernière, c'était fin avril, début mai, il y a eu ces journées de dingue dans les Alpes, où je crois que des centaines de vols ont été effectués en une journée comme jamais auparavant, et où, sur énormément de décollage, de nouveaux records de décollage ont été battus. Mais si on regarde à nouveau, les gens qui sont vraiment allés loin, ils ont tous eu au moins neuf heures et demie, sinon dix, voire parfois onze heures au compteur.

[00:38:43] Et qu'on devrait toujours dire, d'accord, les gens qui osent vraiment décoller tôt et atterrir tard, c'est ça la vraie performance. Et que ce soit 180 ou 320 kilomètres, c'est relativement peu important.

[00:38:55] **Kari Eisenhut:** Oui, je pense que, curieusement, les deux classements se ressemblent. Donc le classement long terme et le classement en kilomètres, je dirais qu'ils sont presque identiques, oui.

[00:39:09] **Lucian Haas:** Oui, mais si on comparait maintenant un pilote de classe B et un pilote de classe C ou un pilote de classe E-N-D, qui dirait, d'accord, je peux généralement avec une aile E-N-B ne pas voler aussi vite sur certains passages qu'avec une aile E-N-D. Là où on pourrait dire, mais alors elles pourraient devenir comparables si on dit, attention, on ne compare pas le fait que tu n'as fait que 250 kilomètres et que l'autre en a fait 300, mais on ne compare pas du tout le nombre de kilomètres, on dit plutôt, hé, toi en tant que pilote E-N-B, tu étais sur la route et tu as même volé un quart d'heure de plus que l'autre. Est-ce que ce n'est pas même une plus grande performance ?

[00:39:43] **Kari Eisenhut:** Oui, on peut peut-être le formuler autrement. Les kilomètres, c'est le résultat, et les heures en l'air, c'est le chemin vers le résultat.

[00:39:55] **Lucian Haas:** Dans ton livre, il est aussi écrit très joliment que le chemin est le but. Est-ce que c'est aussi ta motivation pour le vol de distance ? Faire le plus de chemin possible ?

[00:40:05] **Kari Eisenhut:** Oui, et je pense aussi que c'est une question d'état d'esprit. Quand je regarde ça avec un peu de recul, on n'arrive jamais vraiment à obtenir tout ce qu'on veut absolument. Mais quand on le fait, ça arrive automatiquement. On ne peut pas gagner, on gagne.

[00:40:28] **Lucian Haas:** Ça veut dire que,

[00:40:28] **Kari Eisenhut:** on peut le faire

[00:40:29] **Lucian Haas:** ne pas planifier pour gagner, tu dis ? On

[00:40:31] **Kari Eisenhut:** on ne peut pas le planifier, ça vient tout seul, c'est juste le résultat. Mais le résultat, on ne peut pas l'acheter, on ne peut pas le forcer, c'est juste une... comment dire, le résultat, ça vient tout seul. Mais il ne faut pas se concentrer sur les kilomètres, mais sur le temps, être en l'air le plus longtemps possible. Et si j'y arrive, à rester longtemps en l'air, alors les kilomètres viendront tout seuls. Je dois vraiment d'abord avoir la capacité d'être en l'air pendant 10 heures. Si je ne peux pas être en l'air pendant 10 heures, je ne ferai jamais les 300 kilomètres. Ce n'est même pas possible.

[00:41:17] **Lucian Haas:** Quels sont les véritables

[00:41:28] les facteurs limitants, pour réussir à parcourir une longue distance ?

[00:41:32] **Kari Eisenhut:** Je pense que c'est la batterie mentale. Le fait de réussir à maintenir ma capacité de concentration aussi longtemps. Ce sont les plus grands défis. Et j'ai besoin de cette capacité de concentration pour grimper, pour planifier et pour atterrir. Comment peut-on s'entraîner à ça ?

[00:41:54] S'entraîner pour avoir beaucoup de connaissances, de bonnes compétences, pour que tout le processus se déroule le plus automatiquement possible sans dépenser d'énergie. Si je n'ai pas à réfléchir du tout au moment de me centrer ou de décoller, si ça glisse tout seul parce que j'ai déjà fait tellement de choses et que je connais si bien mon aile que ça fonctionne simplement. Et pour la planification, si les pensées que j'ai eues le matin pendant la bonne préparation me reviennent à l'esprit, alors j'ai simplement besoin de moins de capacité. Ça demande des connaissances, ça demande des compétences, et les connaissances et les compétences demandent de l'entraînement.

[00:42:37] **Lucian Haas:** Maintenant, il y a aussi quelque chose qui entre en jeu, que tu décris dans le livre avec un terme très, très beau et typiquement suisse : le Knorz. C'est quoi ? Qu'est-ce que ça signifie ?

[00:42:50] **Kari Eisenhut:** Knorz, c'est un terme tout à fait

[00:42:54] expression amusant. Le Knorz,

[00:42:58] On a cet instinct, cet instinct de survie, et il est plutôt bon. On est protégé, on a peur, on arrive, on fait attention, la couleur du feu change et c'est un signal d'alarme, on réagit automatiquement. Mais le gros problème, c'est que souvent, il reste, et le grand art, c'est de savoir changer à nouveau, c'est-à-dire de savoir qu'on a ces pensées dans la tête, de s'appuyer sur les bonnes pensées et ne pas se laisser dériver dans les mauvaises. Et le Knorz est souvent un ami, mais parfois aussi un blocage ou parfois il n'est pas un ami.

[00:43:47] de la part de moi-même, et il est toujours bon de savoir s'il me freine maintenant ou

[00:43:53] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il m'aide maintenant ? Enfin, Knorz, c'est la voix intérieure qui commente tout ce que tu es en train de faire là. Est-ce qu'elle est toujours présente ? Elle est toujours présente,

[00:44:04] **Kari Eisenhut:** il arrive très vite, il devient très fort et reste parfois dominant pendant longtemps, et parfois il faut lui redire : « oui, c'est bien, merci, mais maintenant tu peux repartir. »

[00:44:20] **Lucian Haas:** Comment est-ce que tu gères ton Knorz ? Exactement comme ça, en lui disant : « Hé merci, mais maintenant tu peux repartir ? » Tout à fait.

[00:44:26] **Kari Eisenhut:** j'essaie de le personnifier et de lui donner des instructions très claires.

[00:44:35] Je fais ça de manière très simple, très basique : je lui dis que je le regarde comme une personne et que je me comporte avec respect, mais que je lui dis très clairement qui est le patron. Ça veut dire,

[00:44:48] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on peut aussi passer outre son Knorz ?

[00:44:51] **Kari Eisenhut:** C'est ça l'art : il est un ami et un allié, mais oui, il pointe du doigt, mais il faut toujours bien évaluer et les couleurs, j'en ai déjà beaucoup parlé, elles m'aident. Les couleurs m'aident et elles disent comment c'est vraiment, et la situation réelle, c'est la réponse pour mon Knorz.

[00:45:14] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ton Knorz te dit, par exemple : « Oh, c'est beaucoup trop exigeant aujourd'hui, tu ferais mieux d'atterrir ou quelque chose comme ça », et là, tu dois mentalement mettre l'examen de côté et te dire : « D'accord, mais qu'est-ce qui se passe à l'extérieur en ce moment ? Quelles sont les conditions ? » Et là, tu te rends peut-être compte que, là où je vole, dans cette vallée dans laquelle je viens d'entrer, les conditions de vent sont beaucoup plus calmes, je peux en fait glisser tranquillement là-bas, je n'ai plus besoin de faire grand-chose. Knorz, Hals, Malz, Maul, maintenant tout va bien ici.

[00:45:44] **Kari Eisenhut:** C'est exactement ce que je fais. Justement comme tu l'as décrit avec tes propres mots, je dis ça avec mon Knorz.

[00:45:52] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il t'est déjà arrivé d'avoir des expériences négatives où tu as ignoré ton Knorz pour ensuite te dire : « Mince, il avait raison de s'inquiéter » ?

[00:46:02] **Kari Eisenhut:** Oui, ça m'est déjà arrivé. Ça m'est déjà arrivé. Mais j'avais

[00:46:08] beaucoup plus de situations où le Knorz m'a forcée à me mettre au sol, mais de manière totalement injustifiée. J'étais par terre, et trois secondes plus tard, je me suis énervée de ne pas savoir pourquoi j'étais par terre.

[00:46:24] **Lucian Haas:** Eh bien, le Knorz fait partie de soi-même. Comment gérer cette colère alors ? Parce qu'en fait, on est alors divisé en deux. D'un côté, le moi propre nous protège, donc comme tu le dis, c'est une alerte, c'est parfois utile d'être prévenu en conséquence, mais ça peut aussi être excessif et alors une expérience potentiellement agréable est gâchée ou carrément annulée, parce qu'on se met alors à atterrir et ainsi de suite.

[00:46:51] **Kari Eisenhut:** Oui, c'est exactement ça, et je pense que la solution, c'est simplement d'être conscient que ce "Knorz" existe et qu'il revient systématiquement, à chaque vol, pas seulement une fois, mais très souvent. Il est toujours là et, oui, je fais simplement avec, et la conscience qu'il est là et qu'il est bien, mais aussi parfois mauvais, c'est simplement, je dois faire avec et quand je suis conscient, alors je...

[00:47:21] **Lucian Haas:** je m'en occupe.

[00:47:24] Savoir gérer ce genre de connard et savoir le remettre à sa place, ça a aussi un rapport avec le mental, avec un mental positif, pour ainsi dire. Comment se construit-on un mental positif pour pouvoir résister à un connard ou lui tenir tête ?

[00:47:41] **Kari Eisenhut:** C'est une très bonne question.

[00:47:45] La confiance en soi, ça vient très lentement et ça part très vite. Et la confiance, c'est très important d'avoir confiance en soi, en son matériel, en ses capacités, et pour pouvoir construire cette confiance et voler avec succès, il faut toujours des expériences positives. Les expériences négatives, elles, te font perdre ton investissement énormément vite.

[00:48:14] Alors, mon objectif principal est d'avoir toujours de bonnes expériences. Et quand j'ai de bonnes expériences, ça renforce ma confiance. Et cette confiance en moi et en mon matériel, c'est essentiel.

[00:48:29] **Lucian Haas:** As-tu déjà eu toi-même des expériences négatives qui ont vraiment pesé sur tes vols pendant longtemps, où tu t'es rendu compte que tu étais maintenant limité ?

[00:48:38] **Kari Eisenhut:** Je le vois beaucoup plus chez les pilotes qui viennent nous voir, quand on en discute et quand on le voit simplement, ou dans ma fonction, auparavant en tant que

[00:48:52] Je vois ça beaucoup plus chez les pilotes qui viennent nous voir, quand on en parle et quand on le voit simplement, ou dans ma fonction précédente de chef d'équipe de compétition, j'avais beaucoup de jeunes talents qui étaient incroyablement doués et un peu trop motivés, ils avaient vécu une mauvaise expérience, ça n'arrive pas tout de suite, un an plus tard, deux ans plus tard, ils étaient partis et avaient fait autre chose. Il ne faut même pas subir de dommage, physique, il suffit d'une expérience extrême qui finit par les secouer ou les décourager, et ça suffit. Il n'y a même pas besoin d'un crash ou d'une fracture, ça peut juste être une expérience extrême et

[00:49:37] ça doit simplement toujours être positif.

[00:49:40] **Lucian Haas:** Est-ce que le parapente est plus extrême que d'autres sports où l'on peut aussi avoir une chute qui nous dit, « là, je vais peut-être m'arrêter » ou quelque chose comme ça ? Est-ce que c'est parce qu'on est dans les airs et qu'on peut imaginer qu'on pourrait s'écraser, et que c'est un milieu différent où, en tant qu'humain, on sait normalement qu'on n'est pas censé être là, et où l'on a alors plus de respect et où l'on développe plus de respect ?

[00:50:06] **Kari Eisenhut:** Je pense que le parapente est la discipline reine de toute une vie, parce qu'on est dans l'air invisible, bien au-dessus du sol, et qu'on peut tomber, mais en fait, c'est pareil partout : la confiance en soi et les bonnes expériences sont aussi cruciales dans la vie quotidienne normale.

[00:50:29] Comment as-tu commencé à voler ?

[00:50:32] En fait, je ne voulais pas du tout voler. J'ai deux frères plus âgés et l'un d'eux volait ; il s'ennuyait toujours à y aller seul et il ne m'a pas vraiment forcé, mais il m'a convaincu de venir avec lui. Il était un peu impatient et il n'y avait pas de séance d'entraînement. J'ai reçu l'aile et j'ai dû voler. Directement en haut de la montagne ? Directement en haut de la montagne, exactement. On voulait monter l'aile le matin, mais le vent était trop mauvais, et puis la journée avait l'air bonne, alors mon frère a décidé de monter directement et on a dû décider, enfin, regarde le décollage ou l'atterrissage, et j'ai pu choisir ce que je voulais, et puis j'ai été le premier à voler et lui est passé derrière et enfin, c'était la folie, c'était une époque complètement différente.

[00:51:29] Ensuite, on a fait un deuxième vol, on est montés avec une école de parapente et l'instructeur est venu vers moi pour me demander combien de vols j'avais déjà faits. Pas encore beaucoup, non ? Et il a remarqué que je n'avais pas encore mon brevet et il m'a encouragé à le passer. Avec lui, bien sûr, oui. Ce que tu as fait ensuite. Oui, oui, je l'ai fait aussi, mais j'étais encore un peu trop jeune, je n'avais pas encore le droit. En plus, on ne pouvait voler qu'à partir de 16 ans et j'avais seulement 15 ans. J'ai dû attendre un peu, oui.

[00:52:03] **Lucian Haas:** Mais est-ce que ce premier vol t'a tout de suite captivé au point que tu t'es dit : « Bon, je veux vraiment le faire » ?

[00:52:09] **Kari Eisenhut:** Oui, ça m'a déjà fasciné, enfin, ce petit sac de parapente et cette possibilité que tu as avec ton petit sac et ton petit paquet, ça m'a déjà fasciné dès le premier vol et ça me fascine toujours jusqu'à aujourd'hui. Et je trouve que la simplicité de ce sac à dos et le potentiel de tout ce que tu peux faire avec, c'est unique pour moi, oui.

[00:52:40] **Lucian Haas:** Dans ta carrière, tu as aussi été pendant un certain temps dans la compétition et tu as eu de vrais succès, tu as gagné le PWC, en 2000 tu étais champion d'Europe, mais quelques années plus tard, tu as complètement arrêté la compétition, pourquoi ?

[00:52:57] **Kari Eisenhut:** Le sport m'a toujours fasciné, même quand j'étais enfant, et aussi

[00:53:03] ceux-là, surtout le ski,

[00:53:07] Pour le ski, j'ai toujours regardé ça, et il y a eu des athlètes qui étaient super bons, qui ont tout gagné, et puis ils ont atteint un certain âge, ils n'ont pas arrêté et ils ne faisaient plus que finir à la traîne, et ça m'a toujours tellement choqué, je trouvais ça toujours brutal quand quelqu'un est une fois au sommet du monde et que quelques années plus tard, il n'arrive plus à suivre, et je me suis dit que si un jour je me retrouvais dans une telle situation, alors j'arrêtera. Et puis, c'est toujours difficile de dire où est le sommet, mais quand j'ai voulu le sommet du monde complet, le PWC et le

titre de champion d'Europe, je me suis dit que c'était bien,

[00:53:52] **Lucian Haas:** j'arrête. Est-ce que tu as eu envie de repartir en vol à un moment donné, ou est-ce que c'était vraiment une décision que tu as prise ?

[00:54:01] **Kari Eisenhut:** Oui, je n'ai plus rien fait pendant longtemps, puis j'ai écrit le livre. En écrivant ce livre, je me suis bien sûr beaucoup questionné et je voulais aussi vérifier ces réflexions ; je les ai vérifiées et, pendant la période où j'écrivais le livre, j'ai à nouveau participé au championnat de Suisse dans la classe sport et j'ai refait la compétition de vol de distance en Suisse pour voir si c'était vraiment comme ça. Je n'ai donc rien fait d'autre que d'appliquer moi-même ce que j'avais écrit.

[00:54:41] **Lucian Haas:** Tu es simplement resté longtemps en l'air, au final.

[00:54:44] **Kari Eisenhut:** Je suis resté longtemps dans les airs, j'ai fait mes meilleurs vols pendant cette période et c'était super. J'ai aussi gagné la compétition de vol de distance et le titre de champion suisse, et je n'ai rien fait d'autre que d'essayer d'évaluer ce que j'ai essayé d'écrire.

[00:55:05] **Lucian Haas:** Tu as aussi travaillé pendant des années comme responsable de l'équipe de développement de NETVANCE. Je crois que tu étais aussi copropriétaire de l'entreprise. Mais tu as arrêté. Pourquoi ?

[00:55:18] **Kari Eisenhut:** C'est en fait quelque chose de similaire. Je pense que c'est simplement ma philosophie de base. Il y a des périodes où ça marche bien, tu fais quelque chose, et puis il y a aussi des moments où il faut continuer. Il faut toujours trouver le bon moment pour repartir, se concentrer sur autre chose et s'appuyer sur ce que l'on a vécu pour construire la suite. Ça permet d'ouvrir à nouveau de nouvelles portes.

[00:55:51] C'est un défi. C'est un peu comme pour les athlètes de haut niveau qui continuent après un bon moment. Ces moments reviennent toujours. Il y en a eu un aussi chez ADVANCE. Ce serait probablement plus simple d'avoir continué et de rester. Mais j'ai passé un super moment. C'était très réussi. C'était très beau.

[00:56:20] Je m'en souviens très bien. Et maintenant, il y a de nouveaux défis. Peut-être que tu voulais aussi simplement voler d'autres ailes que celles d'ADVANCE. Bien sûr, nous l'avons toujours fait. Pendant la période de développement, il fallait être au courant de ce que volent les concurrents, de la façon dont ils volent et quels sont les avantages et les inconvénients. Une bonne entreprise de parapente sait exactement comment les autres ailes volent avec des ailes.

[00:56:52] **Lucian Haas:** Comment ton approche du vol s'est-elle reflétée chez ADVANCE ?

[00:56:59] **Kari Eisenhut:** Une entreprise est toujours le reflet des personnes qui la dirigent. L'entreprise, la culture, les produits sont le miroir de la fonction de direction.

[00:57:18] **Lucian Haas:** au sein. Est-ce qu'il y a un trait de caractère des ailes ADVANCE que tu dirais : « c'est moi » ?

[00:57:25] **Kari Eisenhut:** Oui, c'est sûr qu'il y en a. Je n'étais qu'une partie de tout ça, mais j'ai marqué l'entreprise. On marque forcément l'entreprise quand on occupe une telle position. Je pense,

[00:57:40] la fiabilité, le fait que ça fonctionne, que ce soit de qualité, j'y ai certainement apporté ma pierre à l'édifice.

[00:57:50] **Lucian Haas:** Avec quel genre d'aile tu vas voler aujourd'hui ?

[00:57:54] Qu'est-ce que tu mets dans ton sac quand tu dis que tu veux faire un vol de distance ? Je cherche toujours ce...

[00:57:59] **Kari Eisenhut:** Le produit qui, à mes yeux, offre la meilleure performance et la plus grande simplicité. L'équilibre entre facilité et performance, c'est pour moi ce qui est décisif. Un produit de haut niveau est pour moi une performance incroyable et incroyablement simple. Cet équilibre et cette performance, c'est le meilleur produit. Je pense que c'est aussi valable pour toutes les catégories. Il y a des catégories qui sont certes très sûres, mais qui ont une performance limitée, et il y a des catégories qui ont une super performance, mais qui ne sont pas si simples.

[00:58:42] Ça change aussi tout le temps, selon l'état du développement. Mais il y a déjà des types de parcours et des façons de construire une aile qui fonctionnent particulièrement bien et qui sont particulièrement simples. Qu'est-ce qui serait...

[00:58:57] **Lucian Haas:** par exemple ? Quelle catégorie de voile considères-tu comme sûre, simple et performante ?

[00:59:05] **Kari Eisenhut:** Je pense qu'en ce moment

[00:59:08] 6,5 de difficulté pour mon niveau. Le 6,5 est très maîtrisable et le 6,5 avec cette envergure et un nombre de cellules suffisant offre une performance absolument impressionnante. C'est une telle...

[00:59:31] chiffre d'or en ce moment. Avec ce qu'on sait, avec les suspentes qu'on a réduites et avec ce système de deux lignes. C'est un équilibre incroyable entre simplicité et performance.

[00:59:46] **Lucian Haas:** Tu es aussi déjà CCC ?

[00:59:48] **Kari Eisenhut:** - Tu as déjà fait de l'aile ? J'en fais encore régulièrement. Avant, j'en faisais énormément. Bien sûr, je m'y connais. Mais pour moi, pour voler longtemps, c'est trop fatigant. Ça demande autant d'effort que ce que je fais aujourd'hui. Je vole encore beaucoup, mais pour mon niveau, pour mon âge, pour mes réflexes, c'est trop risqué pour moi pour exploiter tout le potentiel.

[01:00:20] **Lucian Haas:** En plus du vol, tu as un autre grand loisir sportif. Tu fais du foilkite ou du wingfoil et ce genre de trucs. Qu'est-ce que tu fais le plus souvent ? Aller voler ou aller sur l'eau ?

[01:00:32] **Kari Eisenhut:** L'un ou l'autre. Soit je suis dans les airs, soit sur l'eau. Ça varie un peu selon la saison et les conditions météo.

[01:00:41] **Lucian Haas:** Est-ce que l'un te plaît plus que l'autre ? Si tu me disais que tu pouvais toujours choisir, que la météo serait toujours meilleure pour l'un que pour l'autre, est-ce que tu dirais que tu préférerais alors le parapente ou que tu préférerais aller sur l'eau ?

[01:00:58] **Kari Eisenhut:** Au final, je choisirais sûrement de prendre les airs, parce que l'air est tout simplement plus intéressant. C'est plus variable, c'est une troisième dimension, c'est plus exigeant, c'est plus passionnant. Clairement. Si je devais choisir et n'en faire qu'un seul, je choisirais l'air.

[01:01:19] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui est fascinant pour toi dans le wingfoiling ?

[01:01:22] **Kari Eisenhut:** Le wingfoiling est assez simple et accessible. On peut s'y mettre en très peu de temps avec peu d'investissements. Ce qui est fascinant avec l'air et l'eau, c'est la faible résistance, l'absence de résistance, l'accélération, la force centrifuge et cette sensation de glisser sans effort. C'est absolument fascinant. C'est fascinant dans les airs, mais aussi dans l'eau.

[01:01:54] **Lucian Haas:** Si je vois bien, tu as déjà remporté plusieurs succès en Wingfoiling. Tu as gagné la Wingfoil World Series en 2021, et en 2022, tu as aussi gagné une compétition de foil de distance, la Defi Wind pour la Corse. Qu'est-ce qui t'attire dans ce genre de compétition ? Oui,

[01:02:17] **Kari Eisenhut:** C'est en fait toujours de repousser les limites. Enfin, qu'est-ce qui est possible pour toi ? De quoi es-tu capable ? Et il y a aussi une motivation à s'entraîner et à vivre ça avec passion. Les compétitions sont simplement un bon moteur pour faire quelque chose et aller plus loin, au lieu de juste flotter ou de rouler sans but précis.

[01:02:45] C'est fascinant. Et ça

[01:02:48] **Lucian Haas:** j'aime beaucoup faire ça. Quel avantage as-tu en tant que wingfoiler parce que tu pratiques aussi le parapente ?

[01:02:54] **Kari Eisenhut:** Tu comprends bien toute l'aérodynamique, parce que dans l'eau, c'est exactement comme dans l'air. Retrouver ces parallèles, c'est très beau. C'est passionnant et c'est très sympa de retrouver pratiquement les mêmes principes, et ça t'aide dans la compréhension en l'air, mais aussi sur l'eau. Et quand on peut observer et reconnaître des choses comme ça à partir de différents points de vue, c'est très

[01:03:22] **Lucian Haas:** enrichissant. Est-ce que tu n'utilises que 50 % de tes capacités cérébrales quand tu fais du wingfoil aussi ?

[01:03:30] **Kari Eisenhut:** Oui, le wingfoiling n'est tout simplement pas aussi exigeant à cet égard, parce que c'est juste en deux dimensions.

[01:03:37] Ouais, probablement, mais c'est beaucoup plus accessible et beaucoup moins

[01:03:46] global. On peut dire plus simplement, oui.

[01:03:50] **Lucian Haas:** Y a-t-il des choses que tu dirais avoir appris ou découvert en wingfoiling et qui t'ont ensuite aidé pour le parapente ?

[01:04:00] Absolument,

[01:04:01] **Kari Eisenhut:** Oui. Rouler vite, c'est comme au wingfoiling, tu influences directement l'angle d'attaque de l'aile que tu as en main, et tu as l'angle d'attaque sous l'eau de ton foil, que tu fais directement. Ce n'est rien d'autre que l'accélération en ligne droite et le contrôle du barre avec tes mains derrière, là où tu fais tout ça. Tu fais exactement la même chose en 1 pour 1 au wingfoiling. Au wingfoiling, tu ne peux simplement rien faire. Si tu tombes, tu tombes d'un mètre dans l'eau. Ça te donne beaucoup de confiance, beaucoup de boost et beaucoup de possibilités où tu peux simplement pousser beaucoup plus en l'air, mettre beaucoup plus de gaz.

[01:04:50] C'est ce que j'ai certainement appris en wingfoiling et la

[01:04:54] **Lucian Haas:** Repousser ses limites. Ça veut dire, en gros, aller beaucoup plus loin dans les limites de l'angle d'attaque pour avoir le sentiment de savoir jusqu'où je peux encore pousser. Exactement.

[01:05:07] **Kari Eisenhut:** Le wingfoiling, c'est comme le handling au sol en parapente. C'est là que tu apprends tout et que tu ressens tout, et en wingfoiling, c'est très similaire. Tu ne peux pas tomber, pousser et exploser, mais ce n'est pas dangereux. Ce n'est pas mortel.

[01:05:25] **Lucian Haas:** Maintenant, en wingfoiling, tu as l'aile directement en main, tu la vois devant toi et tu peux immédiatement sentir ce qui se passe. Mais en parapente, tu es assis à 7-8 mètres ou tu es suspendu à 7-8 mètres sous la voile, et une partie de ce que fait la voile ne te sera pas transmise de manière aussi automatique, aussi parce que ton sellette ne tient qu'à un mousqueton et que tu ne fais pas tous les mouvements de tangage directement, et tout ça. Comment peut-on quand même transférer ça ?

[01:05:51] **Kari Eisenhut:** L'aérodynamique est exactement la même. La fonction d'accélération, de virage ou de décrochage est identique pour les deux ailes. C'est pour ça que c'est si passionnant. Tu découvres exactement les mêmes choses qu'en wingfoiling et en parapente. Un bon wingfoil doit supporter une forte variation d'angle d'attaque et tu le ressens beaucoup plus directement dans les mains quand tu surfes. Un bon parapente doit aussi supporter une forte variation d'angle d'attaque, décrocher tard et s'effondrer tard, et c'est identique.

[01:06:32] **Lucian Haas:** Il y a certains fabricants de parapente qui fabriquent aussi des ailes de kite, et parfois même des wingfoils et ce genre de choses. Dirais-tu que ce sont les meilleurs ?

[01:06:42] **Kari Eisenhut:** Ils ont certainement une vision plus large, parce qu'ils se...

[01:06:49] s'approchent selon des critères tout à fait différents. Mais la plupart n'ont pas le temps de fabriquer des parapentes de haut niveau et des produits de surf de haut niveau. Mais si ces équipes communiquent bien entre elles et sont bien connectées, c'est certainement un énorme avantage. Mais tout faire tout seul, c'est un peu difficile pour le moment, parce que ça demande simplement beaucoup de

[01:07:17] **Lucian Haas:** Du.

[01:07:19] Y a-t-il quelque chose qui existe déjà en wingfoil et que tu aimerais voir transposé au parapente ?

[01:07:26] **Kari Eisenhut:** Alors, pour les foils sous l'eau, oui, il y a bien sûr des designs incroyables. Pour le wing, je pense plutôt que c'est l'inverse. Le wing est encore un peu sous-développé. Il y a encore un énorme potentiel de développement, parce que le wing, avec ces... en ce moment...

[01:07:45] Des fil de gonflage, les tubes et énormément de portance, mais aussi une très forte traînée, il y a encore un potentiel énorme là-dedans, où l'on va encore apporter énormément de choses de la parapente et du deltaplane vers l'eau à l'avenir. J'en suis tout à fait convaincu. Donc, je vois encore une énorme évolution dans le Wing, où l'on peut apporter de l'aérodynamique de l'air vers l'eau.

[01:08:13] **Lucian Haas:** Combien de développements vois-tu encore dans le parapente ? Quel est le potentiel ? Ou est-ce que le parapente est déjà largement abouti ?

[01:08:21] **Kari Eisenhut:** Le parapente est certainement déjà à un stade avancé, vu depuis combien de temps on développe des parapentes, combien de temps on développe des ailes. On pensait déjà il y a 20 ans que le modèle que nous avons sorti ne pouvait pas être amélioré. Mais ça devient toujours meilleur. Il y a toujours très clairement des améliorations et des améliorations. Ça devient plus simple, plus accessible et les performances sont plus élevées.

[01:08:52] **Lucian Haas:** C'est merveilleux, Kari. On arrive au terme de notre conversation. C'est une vue magnifique pour le parapente. Ça va devenir encore plus simple et les performances vont continuer d'augmenter. On s'amusera donc encore plus, peut-être aussi en vol de cross-country. Merci pour tes explications.

[01:09:07] **Kari Eisenhut:** Merci, Lucian.

[01:09:14] **Lucian Haas:** Dans les notes de cet épisode sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glīdz, tu trouveras des liens complémentaires. Parmi eux, des pages où tu peux commander le carnet de vol de distance Transalp en Suisse, en Allemagne ou en Autriche. Il n'y a pas de possibilité de commande ou d'abonnement pour Podz-Glīdz et Lu-Glīdz. Je compte sur la volonté de mes lecteurs et auditeurs de devenir contributeurs de leur propre initiative. En tant que journaliste indépendant, j'investis beaucoup de temps, de travail et aussi des frais dans le podcast et le blog. 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 www.Lu-Glīdz.blogspot.com, tu trouveras la page Fördern. Toutes les infos et liens nécessaires pour me donner un coup de main financièrement s'y trouvent.

[01:10:03] Le montant que vous choisissez de donner en tant que contributeur est totalement libre. Si vous hésitez, ma suggestion non contraignante 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.