

Flugliebe

Podz-Glidz 174 — Jutta Reiser

Published	2025-11-21
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-174-flugliebe-jutta
Duration	01:33:30
Speakers	Jutta Reiser, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0174-flugliebe-jutta-reiser.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	9 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	25
Show notes	25
Transcript	26
Français	46
Show notes	46
Transcript	47

Deutsch

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

Show notes

Frauen sind im Gleitschirmflugsport völlig unterrepräsentiert. Jutta Reiser spricht darüber, wie sich das ändern ließe

Schaut man an die Startplätze in Deutschland, Schweiz oder Österreich, wird schnell deutlich: Die Gleitschirm-Fliegerszene wird von Männern dominiert, Frauen sind eine Minderheit. Beim DHV zum Beispiel liegt der Frauenanteil unter den Mitgliedern noch immer nur bei 13 Prozent. Das ist deutlich weniger als in anderen alpinen Sportarten.

Fragt man Frauen wie Jutta Reiser, woran das liegt, so lautet ein entscheidender Teil der Antwort: Der Kosmos des Gleitschirmfliegens ist stark von männlichen Denk- und Verhaltensmustern geprägt. Darin fühlen sich viele Frauen nicht so wohl. Es mangelt ihnen an Gleichgesinnten, mit denen sie eine weniger leistungs-, dafür mehr emotions-orientierte Herangehensweise an die Fliegerei pflegen und teilen können.

Die 56-jährige Jutta Reiser ist Fluglehrerin und die Vorsitzende des von ihr mitgegründeten Vereins Flugliebe. Dieser will den Frauenflugsport fördern – unter anderem indem der Verein Wege aufzeigt, wie sich Pilotinnen vernetzen können. Eine Idee dabei: Wenn Frauen auch mal nur mit Frauen zum Fliegen gehen, kann daraus eine Energie erwachsen, die letztendlich der gesamten Gleitschirmszene zugutekommt.

Wenn Du vielleicht ein männlicher Podcast-Zuhörer bist und denkst, so ein Frauenthema ist nichts für Dich: Lass Dich ein und bleib dran! Es lohnt sich mal so eine Pilotinnensicht erzählt zu bekommen. Einige der weiblichen Denk- und Verhaltensmuster sind vielleicht genau das, was wir selbst manchmal am Start- und Landeplatz gerne pflegen würden, es uns aber nicht einzugestehen trauen.

Solche besonderen Gespräche kann ich Dir in Podz-Glitz übrigens nur präsentieren, weil es Förderer gibt, die meine Arbeit an Podcast und Blog finanziell unterstützen. Sei auch Du mit dabei. Alle nötigen Infos dazu findest Du im Gleitschirmblog Lu-Glitz, und zwar dort auf der Seite „Fördern“.

(Anm.: In der Podcast-Aufnahme heißt es, dies sei die Episode 175. Es ist aber, wie im Titel korrekt benannt, die Nummer 174).

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: Bottle of Something | Künstler: Track Tribe

Youtube Audio Library

https://www.youtube.com/watch?v=_ynGaQ-SVwk

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/0029VaBVs05CHDynzdlJU34>
- Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>

- 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>
-

LINKS zu Jutta Reiser

- Flugliebe e.V.: <https://www.flugliebe.net/>
- Liste mit WhatsApp-Pilotinnengruppen: <https://www.flugliebe.net/index.php/de/login/flugliebe-netzwerk>
- Gemeinsam Fliegen (Flugschule von Jutta Reiser und Thomas Latzel): <https://www.gemeinsam-fliegen.de/>
- Die Sache mit der Flächenbelastung (Juttas Plädoyer für kleine Schirme):
<https://www.gemeinsam-fliegen.de/blog/die-sache-mit-der-flaechenbelastung>

Transcript

[00:00:03] **Jutta Reiser:** Wir leben in einer Welt wo wir ständig challengen müssen. Wir müssen immer besser sein, immer noch mehr Leistung haben, immer noch mehr verkaufen, noch mehr Gewinn erzielen, noch mehr. Und genau die gleichen Prinzipien, die nehmen wir in unser liebstes Hobby, wo uns Freiheit das wichtigste ist, und machen einen Wettkampfsport daraus. Das heißt, wir begrenzen uns doch während wir fliegen schon wieder selbst, indem wir sagen, das hat nur Spaß gemacht, wenn ich der erste bin oder mindestens der zweite oder mindestens unter zehn. Es ist ja eher eine Beschränkung, wenn ich nur noch in diesem Modus höher, schneller, weiterdenke. Und diese Begrenzungen aufzuheben, ich glaube, dafür hilft Frauenfliegen unbedingt.

[00:01:03] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast.

[00:01:07] **Jutta Reiser:** Geschichten aus dem Planeten. Im Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:10] **Lucian Haas:** Heute mit Jutta Reiser. Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:17] Schaut man an die Startplätze in Deutschland, Schweiz oder Österreich, wird schnell deutlich, die Gleitschirmflieger -Szene wird von Männern dominiert. Frauen sind eine Minderheit. Beim DRV zum Beispiel liegt der Frauenanteil unter den Mitgliedern noch immer nur bei 13 Prozent. Das ist deutlich weniger als in anderen alpinen Sportarten. Fragt man Frauen wie Jutta Reiser, woran das liegt, so lautet ein entscheidender Teil der Antwort. Der Kosmos des Gleitschirmfliegens ist stark von männlichen Denk - und Verhaltensmustern geprägt. Darin fühlen sich viele Frauen nicht so wohl. Es mangelt ihnen an Gleichgesinnten, mit denen sie eine weniger leistungs-, dafür mehr emotionsorientierte Herangehensweise an die Fliegerei pflegen und teilen können.

[00:02:06] Die 56 -jährige Jutta Reiser ist Fluglehrerin. Und die Vorsitzende des von ihr mitgegründeten Vereins Flugliebe. Dieser will den Frauenflugsport fördern. Unter anderem, indem der Verein Wege aufzeigt, wie sich Pilotinnen vernetzen können. Eine Idee dabei, wenn Frauen auch mal nur mit Frauen zum Fliegen gehen, kann daraus eine Energie erwachsen, die letztendlich der gesamten Gleitschirm -Szene zugute kommt. Wenn du vielleicht ein männlicher Podcast -Zuhörer bist und jetzt schon ans Abschalten dieser Episode 175 von PODCAST bist, denkst du, warte ab und bleib dran. Es lohnt sich mal, so eine Innensicht, also Pilotinnensicht, erzählt zu bekommen.

[00:02:50] Einige der weiblichen Denk - und Verhaltensmuster sind vielleicht genau das, was wir selbst manchmal am Start - und Landeplatz gerne pflegen würden, es uns aber nicht einzugestehen trauen.

[00:03:02] Solche besonderen Gespräche kann ich dir in PODCAST übrigens nur präsentieren, weil es Förderer gibt, die meine Arbeit an Podcast und Blog finanziell unterstützen. Sei auch du mit dabei. Alle nötigen Infos dazu findest du im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz, und zwar dort auf der Seite Förder.

[00:03:25] Jutta, fliegen Frauen anders?

[00:03:30] **Jutta Reiser:** Ja, meistens schon. Doch, ja, sie fliegen anders. Ja, Frauen fliegen anders. Oft.

[00:03:38] Eigentlich natürlich nicht. Sie haben kleinere Schirme, das wisst ihr alles, sind meistens leichter, sie gehen anders mit Emotionen um. Sie sind bewusster gefühlt für mich beim Erleben des Ganzen, was wir tun. Sie sind weniger fokussiert auf Wettkampf und Leistungsmessung. Sie sind ein kleines bisschen häufig weniger mutig und ein kleines bisschen weniger selbstbewusst häufig. Alles, was ich sage, ist eine Tendenz und keine Regel. Sie sind kommunikativer.

[00:04:17] Und ja,

[00:04:19] das, würde ich sagen, ist alles anders bei Frauen.

[00:04:23] **Lucian Haas:** Jetzt haben wir sehr, sehr viele, ganz unterschiedliche Stichpunkte. Wir könnten das eigentlich alles durchsprechen. Warum sind Frauen anders beim Fliegen als Männer?

[00:04:36] **Jutta Reiser:** Warum? Oh, da können wir jetzt aber auch einen langen Podcast drüber machen. Bitte. Ja, wir sind anders sozialisiert, sicherlich noch. Es gibt viele Untersuchungen dazu, dass Frauen anders kommunizieren. Genau. Als Männer, das ist ein wesentlicher Punkt, wir sind alle so sozialisiert, dass wir uns mehr kümmern, mehr sicherheitsbewusst sind und weniger risikobereit. Ich glaube, das ist eine Frage der Sozialisation, die wir noch nicht verlernt haben.

[00:05:13] **Lucian Haas:** Nun ist Fliegen ja so ein Individualsport, zumindest von der Vorstellung von den meisten Leuten. Man geht vielleicht mit anderen zusammen noch auf den Berg, aber in der Luft ist jeder für sich, erlebt sein Erleben, seine Freiheit, seine Gefühle, seine Angst, seine Freude, was auch immer.

[00:05:32] Sind in der Luft die Frauen immer noch anders als die Männer?

[00:05:38] **Jutta Reiser:** Ich war noch nicht in der Haut eines Mannes. Das fände ich sehr spannend, mal einen Tag lang auch als Pilot ein Mann zu sein, mit einem größeren Schirm und ja mit den Entscheidungen. Mit entsprechenden Gefühlen, einfach mal zu tauschen, das wäre mal cool. Die Idee finde ich spannend. Sind Frauen anders? Ich kann ja eigentlich nur für mich sprechen. Es gibt Tage, da kann ich Gerumpel in der Luft abhaben und fliege weiter und es gibt Tage, da kann ich das nicht. Und Bindesmäuschen kann das für mich auch eingestehen, heute nicht, das zappelt mir zu viel. Ich glaube, Männer lernen das im Moment viel mehr.

[00:06:21] Aber auch zu sagen, ja, ich habe auch Emotionen in der Luft, ich nehme sie wahr und ich erkenne sie auch an. Ich glaube, auf dem Weg sind wir gerade, dass Männer das auch lernen und vielleicht auch mehr kommunizieren als noch vor 15 Jahren. Ich glaube, dass sie diese Gefühle auch haben, dass aber auch Männer sozialisiert sind und Gefühle haben. Mir selber ist es schon oft passiert, dass mir am Landeplatz irgendein Flieger mich angesprochen hat und mir erzählt hat, was er Schreckliches gerade erlebt hat, ganz schlimme Klappergeschichten und sonst was. Und dann kommen die Kollegen dazu und auf einmal ändert sich der Ton komplett. Und da bin ich schon öfter mal sehr überrascht und manchmal sage ich das auch.

[00:07:08] Eben hast du mir noch erzählt, dass du froh bist, am Boden zu stehen und dass du noch lebst und jetzt schickst du deine Kollegen den Berg hoch. Irgendwas stimmt doch nicht. Da werde ich fast ein bisschen zornig. Aber dieses Zugeben können. Denn ich habe mich ungewohnt wohlgefühlt. Ich habe Angst gehabt. Ich habe sogar Angst um mein Leben gehabt. Das können Frauen hier schneller. Ganz sicher hinterher in der Luft könnte ich mir vorstellen, sind die Empfindungen ähnlich. Das ist dann eine Frage der Erfahrungen. Wenn ich 20 Jahre Flugerfahrung habe und weiß, ein Klapper holt mich nicht vom Himmel, dann erhöht das zwar schon den Puls, wird aber nicht grundsätzlich was verändern. Wenn ich ein Frischling bin und es ist egal, ob Mann oder Frau, erlebe das zum ersten Mal, ein Klapper in der Wildbahn,

[00:07:57] dann werde ich entsprechend hohen Puls und hoffentlich auch Angst haben, sonst liefе ja auch was falsch.

[00:08:03] **Lucian Haas:** Nun bist du eine Frau, aber kannst du dir vorstellen, warum so ein Mann, der dir gerade noch erzählt hat, dass er Angst um sein Leben hatte. Und dann kommen Männer dazu und dann war es vielleicht eine heroische Heldentat, die er gerade mit seinem Klapper vollbracht hat. Und jetzt steht er halt am Boden. Wow. Ja, jetzt gehen wir wieder hoch und stürzen uns wieder in diese turbulenten Luftmassen hinaus. Warum dieser Switch ist, kannst du dir das vorstellen?

[00:08:29] **Jutta Reiser:** Ja, ich glaube, es geht viel in unserem Sport um Anerkennung

[00:08:36] unserer Leistung, unserer heroischen Leistung. Es geht viel um Anerkennung. Ja, ich glaube, viele unserer fliegenden Männer sind darauf auch sehr bedacht. Und deswegen haben wir auch...

[00:08:53] Ja, machen wir da Vergleiche und fliegen Wettkampf, was ich selber, ich will das nicht negieren, manchmal gerne mache, hin und wieder gerne mache.

[00:09:04] Aber wir messen uns, ist was Menschliches, aber es geht um Anerkennung in einer Männergruppe. Und dann ist es immer noch eine Männergesellschaft, die belohnt, wenn jemand mutig ist und Gefahren bewältigt.

[00:09:22] So, wie so ein Superheld. Da gibt es eine große Gefahr und ich habe sie gewuppt, diese Gefahr, und bewältigt. Und darauf bin ich stolz. Und jetzt wuppen wir das zusammen, diese Gefahr. So, wie so ein Gefühl von Stolz, Anerkennung, das sind die Gefühle, denke ich mir, für einen Mann, dann so zu switchen.

[00:09:45] **Lucian Haas:** Suchen Frauen keine Anerkennung?

[00:09:47] **Jutta Reiser:** Doch, aber ich glaube, sie geben sie sich anders. Darf ich da eine Geschichte erzählen zum Erlebnis? Absolut. Also, auf einen der Frauen... Das

[00:09:56] **Lucian Haas:** war eine der ersten

[00:09:56] **Jutta Reiser:** Flugfeste in Lenk. Das waren ja 100 Pilotinnen, die sich da trafen, um miteinander zu fliegen. War die damals aktuelle Weltmeisterin im Agrofliegen. Gabi Fonk. Ja, die Gabi Fonk war bei uns. Die flog und alle waren völlig begeistert von dem, was sie uns da am Himmel zauberte. Und die bekam einen riesen Applaus von dieser ganzen Pilotin. Aber da war auch eine Pilotin dabei, die drei Jahre nicht mehr geflogen ist, aus lauter Angst. Und die einmal einfach runtergefliegen ist, die ihren Mut zusammengenommen hat. Und die ist mit genauso viel Applaus empfangen worden wie die Gabi Fonk.

[00:10:43] Und das finde ich sensationell. Man hat die Leistung anerkannt, die beide gebracht haben, fraglos. Aber das waren sehr unterschiedliche Leistungen. Aber Frauen können das anerkennen, welchen Schritt. Da die andere Frau gegangen ist, die sich jetzt nach drei Jahren, in denen sie das immer wieder wollte, sich nicht getraut hat, endlich getraut hat, jetzt zu starten, zu fliegen und gut zu landen. Gar nicht mehr zu tun. Die hat die gleiche Resonanz bekommen.

[00:11:11] **Lucian Haas:** Aber diese Frau, die drei Jahre nicht geflogen ist. Ich könnte mir vorstellen, wenn ein Mann drei Jahre nicht geflogen ist. Also ich nehme an, dass diese Frau vorher schon erzählt hat, dass sie diese Schwierigkeiten hat. Und vor dem Start wussten vielleicht 99 Frauen. Da ist die Hundertste, die jetzt gerade ihren ersten Start nach drei Jahren wieder macht. Und es für sie eine irre Überwindung ist.

[00:11:33] **Jutta Reiser:** Ja.

[00:11:35] Ich

[00:11:35] **Lucian Haas:** könnte mir vorstellen, dass ein Mann, der drei Jahre nicht geflogen ist, der genau dieselben Gefühle hat und die irre Überwindung hat. Wie mache ich das jetzt? Der sitzt am Rand des Startplatzes, aber ist mucksmäuschenstill. Und sagt nichts. Und das weiß keiner, was eigentlich in ihm vorgeht.

[00:11:52] **Jutta Reiser:** Ja, das glaube ich auch. Und das ist das Hauptargument. Wenn Frauen unter sich sind, was sie unterscheidet als fliegende Frauen, die nur unter fliegenden Frauen sind. Es wird anders kommuniziert. Viel wohlwollender, viel freundlicher, viel offener. Wir sind auch offen. Es darf auch mal peinlich werden. Wir können über Fehler reden. Die Maßstäbe sind offensichtlich andere. Die Offenheit eine andere. Und es tut uns gut. Wir entwickeln uns unter diesen anderen kommunikativen Bedingungen. Besser weiter. Das heißt nicht, dass wir die Herausforderungen nicht suchen. Aber wir können unsere Schwächen, vielleicht können wir unsere Schwächen besser kommunizieren.

[00:12:38] Als dieser Mann, der jetzt alleine da sitzt, übrigens erlebe ich das wieder als Frau, dass mir solche Geschichten schon erzählt werden. Von den Männern? Von den Männern. Ich glaube tatsächlich, das liegt an meinem Frausein, dass mir solche Geschichten erzählt werden. Und dann ist es genau das Gleiche. Da gebe ich dir vollkommen recht. Wie bei den Männern. Aber das zu kommunizieren in einer fliegenden Männergruppe, hui, ich glaube, das wäre

schwierig. Oder?

[00:13:08] **Lucian Haas:** Weil ein Mann gegenüber Stärke zeigen muss und der Frau gegenüber Mutterrolle oder was auch immer dahinter ist, da darf man auch Schwäche zeigen.

[00:13:18] **Jutta Reiser:** Vielleicht ist das in

[00:13:19] **Lucian Haas:** unseren... Mann, mit Doppel -N jetzt sogar gemeint.

[00:13:21] **Jutta Reiser:** Ja, ich denke, das ist in unseren Köpfen noch häufig so. Die Vertrauensbasis ist irgendwie schneller. Aber da markige Sprüche am Start und am Landeplatz kennen wir alle. Die fallen unter Männern. Ich kenne auch eine Fluglehrerin, die sagte kürzlich am Start zu einem, musst du auch immer starten wie ein Mädchen.

[00:13:47] Es gab natürlich großes Gelächter.

[00:13:50] **Lucian Haas:** Bei den Männern? Bei allen tatsächlich.

[00:13:52] **Jutta Reiser:** Es hatte ja eine Frau gesagt, ja, musst du... Tatsächlich starten wie ein Mädchen. So zögerlich quasi war das. Ja, zumindest war es zögerlich. Das wollte sie wohl sagen. Es braucht mehr Startimpuls. Aber das ist dann in dieser Formulierung gebracht und es gab viel Gelächter. Und ein Mädchensein ist ja schon immer noch ein Schimpfwort unter euch Männern, oder? Fliegen wie ein Mädchen. Das hat ja Judith damals sich so als Titel gemacht. Fliegen wie ein Mädchen. Joala, dann bin ich eben ein Mädchen. Dann fliege ich wie ein Mädchen. Mache ich mal zu meiner Stärke. Die scheinen.....unwahrheitungsbare Schwäche.

[00:14:29] **Lucian Haas:** Also ich weiß nicht, ob es schlimm ist. Also ich würde es, glaube ich, nicht als schlimm empfinden, wenn jemand sagt, du fliegst heute wie ein Mädchen. Weil teilweise... Also ich kenne viele Frauen und Mädchen, in Führungszeichen, so viele junge Fliegerinnen gibt es ja gar nicht, zumindest nicht, die ich wirklich erlebe.

[00:14:45] Aber fliegerisch haben die ja schon häufig ein gutes Gefühl, sage ich mal, von der Beobachtung her. Und gerade auch im Thermikfliegen und sowas sind die häufig viel weniger rabiart an den Bremsen dabei oder sowas, sondern lassen.....sich wirklich mehr mit den Lüften treiben. Und das ist eigentlich ein Ideal, was ich für mich eigentlich auch versuche zu erreichen, ob das jetzt mädchenhaft ist oder nicht mädchenhaft. Aber da kann man sich, glaube ich, manchmal die Mädchen auch gut als Vorbild nehmen. Und wenn es so wäre, würde ich sagen, boah, offenbar bin ich mit Gefühl geflogen. Das ist ja nichts Schlechtes.

[00:15:14] **Jutta Reiser:** Ja, wunderbar. Ich wünsche mir noch mehr Männer am Startplatz wie dich.

[00:15:20] **Lucian Haas:** Wie ist das denn, wenn du mit Männern am Startplatz bist? Ja. Wenn da jetzt nicht zehn andere Frauen sind, sondern du bist so typische, hier wahrscheinlich, wenn du irgendwie an der Pfalz an einen Startplatz gehst, da bist du eine Frau und zehn andere Männer, schätze ich mal. Meistens, ja. Sprichst du dann von dir aus auch manchmal über ein Gefühl, was du dort gerade hast? Oder ist das etwas, was du im Umfeld von Männern dann wirklich nur für dich behältst und sagst, die verstehen das eh nicht? Die gucken mich nur komisch an.

[00:15:52] **Jutta Reiser:** Ja, da muss ich vielleicht gleich mal Kritik an mir üben. Ich habe das noch nicht oft versucht. Ich bin für mich. Ja, ich bin oft für mich. Ich isoliere mich da wahrscheinlich auch mit meiner Art zu fliegen und bin dann für mich. Ich gebe weniger Statements ab von meinem Eindruck zum Wetter, von den Flugbedingungen, zu Materialien, wie ich das in einer Frauengruppe tun würde. Nein, ich bin da eher für mich. Warum ich das so mache? Das sind tatsächlich auch Erfahrungen.

[00:16:36] Das Stichwort Mansplaining kennst du auch, dass man schnell die Welt erklärt kriegt von Flugschülern. Das geht ganz schnell.

[00:16:46] **Lucian Haas:** Also Anmerkung, du bist Fluglehrerin. Und du hast Flugschüler, die dir dann die Fliegerwelt erklären?

[00:16:52] **Jutta Reiser:** Nein, aber das passiert schnell. Es passiert dann schnell. Man kriegt dann die Welt erklärt. Das passiert häufig. Und da habe ich keine Lust drauf. Und da bin ich dann auch mittlerweile nicht mehr immer sehr höflich.

Und ja, da habe ich keine Lust mehr drauf. Deswegen ziehe ich mich da zurück, obwohl ich mich gerne... Natürlich unterhalte ich mich auch gerne mit Männern. Wir tun das ja gerade. Nein, ich unterhalte mich auch gerne. Aber übers Fliegen tatsächlich, wenn ich alleine bin, weniger mit Männern. Sobald dann Frauen dazukommen, die auch fliegen, reden wir Frauen. Über das Flugwetter vor Ort tatsächlich hier unter Frauen. Auch immer mit der Frage, wir haben jetzt den kleineren Schirm, sind leichter.

[00:17:39] Sind das auch Bedingungen, die wir fliegen können mit der Gewichtsklasse, mit der Schirmgröße und so weiter. Also unter unseren Gegebenheiten, mit unseren Bedingungen. Das besprechen wir, wenn dann doch mal andere Frauen an den Startplatz kommen. Ja, untereinander. Richtig, ja. Aber nein, ich ziehe mich da zurück. Gebe

[00:18:01] **Lucian Haas:** ich zu. Wir sitzen hier gerade in Juttas Küche. Die Kirchenglocken ist einfach hier vom netten Örtchen der Ortskirche, falls das irgendwie draufkommt, nur dass ihr das zuordnen könnt. Jutta, wie hast du eigentlich von deiner Fliegerkarriere her das Thema Frauenfliegen für dich entdeckt? Oder wann ist das für dich ein Thema geworden?

[00:18:25] **Jutta Reiser:** Also zunächst mal wollte ich ja selber einfach fliegen. Der Wunsch zu fliegen war da. Da hat man als Kind schon davon geträumt. Und jetzt sind die Möglichkeiten mit einem Gleitschirm auf einmal da gewesen. Und ich wollte einfach fliegen. Erst mal ich für mich habe einfach bemerkt, registriert, dass ich das in einem Umfeld tue, wo 90 Prozent Männer sind. Habe das gleich nicht verstanden, weil es gibt keinen Grund dafür. Motorisch sind wir genauso oder wie du sagst, vielleicht sogar begabter, weil feinfühler manchmal an den Bremsen. Mit dem Wind zu reden, zu spielen, war einfach nur mal eine Feststellung. Das war das Erste.

[00:19:10] Dann begann ich natürlich früh als Fluglehrerin, weil ich auch hauptberuflich Lehrerin bin und dass ich gerne Lehre tatsächlich oder weitergebe. Ich würde es mal nennen als weitergeben und ich sehr, sehr gerne Freude teile. Und dann wurde ich in der Schule, die Erfahrung klar, Freude teilen geht mit Frauen auch einfacher. Wir stehen am Landplatz, ich bin zum ersten Mal einen Klapper geschlagen aus oder wir freuen uns oder ich bin zum ersten Mal vom Landeplatz weggefliegen. Diese Freude zu teilen, dieses Erlebnis, das ist ein ganz wunderbares Erlebnis, das habe ich vor allem tatsächlich mit Frauen.

[00:19:55] Das passiert mit Männern tatsächlich weniger. Die Freude über irgendwas, das Erlebtes beim Fliegen zu teilen. Wie

[00:20:04] **Lucian Haas:** machen das mehr mit sich aus, die Männer, deinem Erlebnis nach?

[00:20:07] **Jutta Reiser:** Ja, ich habe das Gefühl früh schon gehabt, als ich zum ersten Mal hier über den Rhein geflogen bin. Ich habe mich einfach so wahnsinnig gefreut mit so einem Paratech -Schirm da einfach mal über den Rhein geflogen. Das sind schon ein paar Kilometer. Und ich hätte es gern jedem erzählt und was ich alles erlebt und was ich alles gesehen habe. Und ich habe gemerkt, dass die Männer da, die da ganz still wurden, dass ich da mit meiner Freude sehr allein war und dass sie das vielleicht auch als Angeberei wahrgenommen haben. Und ich merkte, oh, das kannst du hier nicht erzählen. Und ich war dann mit meiner Freude darüber alleine. Und das war ein bisschen traurig. Und das war, glaube ich, mit einem der ersten Gründe zu sagen, und ich kann mich auch für andere freuen, wenn die was erlebt haben, dass dieses Freude teilen, das ist das Größte bei Frauen.

[00:21:01] Und dann beim Lehren habe ich gemerkt, dass Frauen häufig was anderes brauchen. Mehr Zeit zum Beispiel brauchen sie. Und eine ruhige Ansprache.

[00:21:13] **Lucian Haas:** Mehr Zeit für was?

[00:21:16] **Jutta Reiser:** Zum Lernen. Ich hatte zum Beispiel einmal eine Flugschülerin, die hatte gemeinsam mit ihrem Mann angefangen, fliegen zu lernen. Die machten beide den Grundkurs. Also die waren beide gleich gut, waren gut. Und dann sollten sie, wenn sie den Höhenflugkurs machen, standen oben, ich weiß nicht, was war, am Berg, sollte runter. Und sie sagte, nein, das mache ich jetzt nicht. Ich möchte noch mal einen Grundkurs machen. Die hat das gemacht. Ich dachte, oh, was, ich würde jetzt da runter wollen. Aber okay, hat noch mal einen Grundkurs, viel mehr Zeit am Boden verbracht mit ihrem Schirm, das zu lernen und ist alleine und selbstständig. Und dann hat sie irgendwann gesagt, jetzt bin ich soweit. Und die war sehr schnell, würde ich sagen, die bessere Fliegerin als ihr Mann.

[00:22:01] Ich habe die dann nicht weiter verfolgt. Aber da habe ich auch gemerkt, oh, brauchte viel mehr Zeit, viel mehr Selbstbewusstsein, um diesen Mut zu haben, wirklich viel Höhe unter sich zu haben beim Fliegen. Das ist jetzt so ein Beispiel.

[00:22:19] **Lucian Haas:** Ist das auch so ein Beispiel, wo du vorhin sagtest, also ganz am Anfang, da hast du ganz viele Adjektive benutzt, um zu beschreiben, was bei den Frauen anders ist. Da war auch etwas drin, die sind sicherheitsbewusster.

[00:22:31] **Jutta Reiser:** Ja, ganz bestimmt, ja.

[00:22:33] **Lucian Haas:** Ist das auch so etwas, dass diese Frau, siehst du das auch als Sicherheitsbewusstsein, dass sie sagt, nee, ich fühle mich noch nicht so sicher mit dem, dass ich mich jetzt hier auf 700 Meter über Grund rausstürzen will. Ich will erst mal nur die 100 Meter haben.

[00:22:45] **Jutta Reiser:** Obwohl ihr genau klar ist, also das muss man dann auch nicht erklären, ich könnte ja jetzt auch sagen, in 20 Meter über dem Boden bist du viel gefährdeter als 700 Meter über dem Boden, weil du hast ja deine Rettung dabei. Da kann dir quasi gar nichts passieren in ruhiger Luft. Das braucht man der Frau nicht zu erklären. Das ist einfach ein Gefühl. Und die Frau ist sich auch bewusst, dass das ein Gefühl ist und nichts mit den realen Bedingungen zu tun hat. Aber das Gefühl ist da, also machen wir da an der Stelle wieder weiter und machen halt zwei Grundkurse, bevor wir 500 Meter unter dem Popo haben.

[00:23:17] **Lucian Haas:** Gehen Männer häufiger über ihre Gefühle hinweg beim Fliegen?

[00:23:23] **Jutta Reiser:** Also ich glaube, sie sind da, diese Gefühle. Sie sind gar nicht unähnlich. Sie sind weniger kommuniziert und wahrscheinlich auch schneller weggetroffen. Ja, man, Gefühle können wir alle wegdrücken.

[00:23:39] Ja, ich glaube, das Thema Gefühl ist ein geringeres Thema.

[00:23:46] Also noch eine Geschichte, die Situation zwei, Werner und ich stehen am Startplatz. Die Bedingungen sind turbulent. Wir sind beide erfahrene Flieger, Fliegerinnen und zwei Frischlinge kommen in die Pfalz und sagen, es geht doch, wir gehen raus. Und, ähm, ja, da ist mein Kollege da richtig ausgeflippt und gesagt, hier stehen zwei erfahrene Flieger. Guckt einfach mal hin, was da ist. Da gab es Klapper, es war ganz klar zu sehen. Also die Luft ist wirklich, ist jetzt gerade, macht keinen Spaß, ne? Und ihr glaubt, ihr könnt das jetzt fliegen? Das kann doch nicht wahr sein. Vielleicht ist das noch nicht dieses sich Zeit nehmen, das wahrzunehmen. Das fehlt vielleicht ein bisschen.

[00:24:32] Die Wahrnehmung, die Bereitschaft wahrzunehmen, die Zeit wahrzunehmen. Wie denn die Bedingungen wirklich sind und was das Gefühl dafür ist. Ja. Auf der anderen Seite haben wir mittlerweile so gute Schirme, so gute A-Schirme, die so viel wegstecken, dass ich mich wirklich wundere, wer bei welchen Bedingungen, in welchem Lernstadium fliegen geht. Wo es schaukelt und wackelt. Und ich denke, ihr habt doch jetzt nicht die Kontrolle, ist für mich so ein Bedürfnis. Ich muss die Kontrolle haben. Wenn ich das Gefühl habe, die Luft hat mehr die Kontrolle als ich, dann, dann gehe ich.

[00:25:09] **Lucian Haas:** Elke Mautel, der Sicherheitstrainer, hat einen schönen Satz. Der sagt, hat er mir zumindest, also als ich da mal im Sicherheitstraining war, hat er das so erzählt. Ja, wenn ihr startet, ihr müsst, das ist wie so im Kino,

[00:25:25] nur bei einem Kino, wenn euch der Film nicht gefällt, könnt ihr jederzeit gehen. Wenn ihr euch in diesen Luftfilm begeben, da könnt ihr nicht jederzeit gehen. Diesen Film, den müsst ihr zu Ende denken oder eben zu Ende fliegen. Mhm. Und manche hauen sich einfach raus, ohne überhaupt zu sagen, der Anfang des Films sah ja toll aus oder sowas. Der Titel hat mir gefallen. Ich haue mich da jetzt in die schöne Landschaft raus, ohne zu bedenken, was vielleicht alles dann in dem Film weiter noch passieren kann. Mhm.

[00:25:56] Von dem, wie du das jetzt gerade erzählst, glaubst du, dass Frauen, weil sie auch langsamer sind, wo du sagst, vielleicht auch manche Entscheidungen länger dafür brauchen, zu sagen, ich will jetzt auch wirklich starten oder sowas, dass die wirklich mehr diesen, diesen Film zu Ende denken?

[00:26:17] **Jutta Reiser:** Frauen denken sicherlich bildhaft.

[00:26:22] Ja, ja, ja, doch, ja, ja, würde ich sagen. Genau, die Vorstellung, die gucken sich die anderen Flieger an. Oha, ich muss jetzt auch da draußen sein. Ich habe so viel Gegenwind. Ich habe, vielleicht komme ich nicht nach vorne. Vielleicht komme ich nur zum Landeplatz, wenn ich meinen Beschleuniger trete. Der muss dann eingehängt sein. Ja, dieses Kopfkino. Ich denke, ich habe, ja, haben Frauen viel öfter, tatsächlich. Ja, diese Beobachtung der Umstände, der Flugumstände und dieses Kino im Kopf, was passieren könnte, wenn, das haben sie mehr, mehr im Kopf als viele. Immer, ne, tendenziell und nicht alle.

[00:27:08] Ja, ja, glaub schon auch. Also mir selber geht es aber auch so, manchmal ist so eine unbändige Freude, dass ich nicht Zeit habe, zehn Minuten am Startplatz und mir die Bedingungen anzugucken, sondern dann sehe ich, dass es fliegt. Und dann haue ich mein Zeug raus und gehe und denke, ah, ja, ich will. Und habe keine Zeit mehr zu warten. Aber es ist natürlich.

[00:27:27] **Lucian Haas:** Manchmal sind ja auch alle Anzeichen sprechen von Anfang an da drauf. Und ihr hier in der Pfalz, ihr macht, ich glaube, du zumindest auch, machst sehr gerne Hike and Fly. Und dann steht man schon unten am Landeplatz und von unten sieht man sie schon fliegen. Und wenn man hochgeht, schaut man immer wieder nach rechts und sieht eigentlich, wie die so weiterfliegen. Als Fluglehrerin hast du wahrscheinlich auch einen guten Blick, um zu erkennen, so wie die fliegen, was kann ich da über die Verhältnisse herausfinden. Wenn man am Startplatz ist und sieht, der Wind passt und sonst was, dann sagst du, da wird mich draußen jetzt auch keine große Überraschung mehr.

[00:28:00] **Jutta Reiser:** Nee, das natürlich auch nicht. Aber ich gehe tatsächlich, und das habe ich auch früh gemacht, gerne alleine fliegen. Das verändert auch sehr, sehr, sehr viel. Die Erfahrung hast du bestimmt auch schon gemacht. Viel bewusster triffst du deine Entscheidungen, viel genauer überlegst du. Auch beim Hike and Fly finde ich das etwas sehr, sehr Spannendes, wenn du sogar Startplätze selber aussuchst und findest. Also wie bewusst da dieses Kopfkino stattfindet und wie Entscheidungen getroffen werden. Das ist eine gute Schulung, ja. Ich glaube, da brauchen Frauen vielleicht auch eher noch andere Menschen, die mitgehen. Die treffen zwar ihre eigenen Entscheidungen,

[00:28:48] aber, ja, weil sie auch gerne kommunizieren und sagen, was siehst du und was sehe ich. Das ist ja was Unterschiedliches am Startplatz. Ich sehe, dass da hinten eine Lenti ist. Ach, die habe ich gar nicht gesehen. Ich sehe nur den guten Vorwind. Ich sehe, ich höre, dass die Bäume rauschen. Könnte vielleicht auch ein bisschen zu stark sein. Ah, ich habe nur da unten das kleine Windfähnchen gesehen. Was siehst du, was sehe ich? Diese Wahrnehmung ist, glaube ich, bei Frauen, auch eher mal im Austausch.

[00:29:20] **Lucian Haas:** So ein vernetzteres Denken. Ja. Wie heißt das so schön? Diese, fällt mir das genauer worden, ja, kollektive Intelligenz. Oder wie heißt das? Schwarmintelligenz. Schwarmintelligenz. Haben Frauen mehr Schwarmintelligenz gewissermaßen, weil sie sie mehr, also vielleicht nicht mehr haben, aber sie nutzen sie mehr? Sie nutzen sie mehr. Das

[00:29:39] **Jutta Reiser:** würde ich sagen, ja. Sie nutzen sie mehr. In jedem Fall, ja. Und wenn Frauen unter sich sind, können sie ihre Themen, eben auch, und es gibt Themen, die nur Frauen betreffen, dann auch besprechen. Das würden sie nie in gemeinsamen Gruppen tun. Also ich gebe dir ein Beispiel, das ist vielleicht ein bisschen peinlich, von kurzem in einem Frauenkurs sagte eine, in der Gruppe, ich habe meine Tage, wir sind den ganzen Tag unterwegs, wo soll ich denn mit den Tampons hin? Du kannst dir vorstellen, dass so eine Frage nicht gestellt wird in einer geschlossenen Gruppe. Und warum soll es dafür nicht auch mal, in einer geschlossenen Gruppe geben, in der Frau sich traut, diese Frage zu stellen und das Problem zu lösen?

[00:30:26] **Lucian Haas:** Weil dann sehen andere schon Erfahrungen damit haben und sagen, ich habe eh immer ein Tütchen dabei oder was auch immer. So ist es. Und der Mann sagt, was

[00:30:34] **Jutta Reiser:** für Themen, wieder Frauen. Genau, genau, so ist es.

[00:30:40] **Lucian Haas:** Jetzt sind wir ein bisschen abgeschwiffen von der einen Frage. Ich komme nochmal darauf zurück, nehme ich so ein bisschen von deiner Geschichte her. Wie du zu diesem Thema Frauenfliegen gekommen bist, Frauenfliegen in Form dahin, dass du auch sagst, für dich gesehen hast, da liegt was im Argen. Da will ich was tun. Da will ich, ich will mir die Frauen zusammenbringen, also mich da irgendwie einbringen. Wann kam das so, dass du gesagt hast, hey, da müsste man vielleicht auch in irgendeiner Weise organisatorisch was machen?

[00:31:11] **Jutta Reiser:** Also ich glaube, so konkret begann es, als ich anfang zu schulen.

[00:31:18] 2006 in diesen Grundkursen war ich viel im Odenwald. Und da war schon mal die Erfahrung, wenn ich als Fluglehrerin gearbeitet habe, blieben viele dabei und haben den Arsch heimgemacht erst mal. Also ich dachte, das liegt vielleicht daran, Vorbildfunktion, wenn das eine Frau kann, können wir das sowieso alle. Ich weiß nicht, was der Grund war. Also die Absprungrate bei schulenden Männern, die mit Sicherheit, die mit Sicherheit super, super, super, super gut waren, war höher.

[00:31:53] Da habe ich schon überlegt, woran das liegt.

[00:31:55] **Lucian Haas:** Ich habe das jetzt vielleicht noch nicht ganz richtig verstanden. Und vielleicht manche Hörer auch nicht. Aber das nur mal klarziehen. Die Absprungrate oder die Leute haben eher mit dem Schulen wieder aufgehört, wenn sie einen Fluglehrer als eine Fluglehrerin hatten. Okay, dann habe ich es richtig verstanden.

[00:32:09] **Jutta Reiser:** Genau so war es.

[00:32:12] Deswegen war ich dann auch lange bei den Grundschulen. Und da habe ich aber auch schon gemerkt, dass Frauen die eine Geschichte, ich erzählte, dass die dann sagte, sie macht zweimal einen Grundkurs, gemerkt. Dann hatte ich hin und wieder Paare, die kamen, da hatte ich auch gewisse Erfahrungen gemacht. Wenn zum Beispiel der Mann schon flog und die Frau kam und wollte auch, damit sie Zeit hatten, in ihrer Freizeit das Hobby zu teilen, das auch, das Fliegen lernen.

[00:32:41] Dass das manchmal Schwierigkeiten mit sich brachte, vor allem, wenn die Männer da blieben und mithelfen. Und dass es anders war, wenn die Männer weg waren. Diesen Unterschied hatte ich bemerkt. Und ja, das ist ein ganz wesentlicher Unterschied sogar. Das ist fast ganz oft so, dass Frauen da entspannter gelernt haben, wenn ihre Partner nicht am Start waren. Es fiel richtig auf.

[00:33:13] **Lucian Haas:** Auch wenn es ansonsten nur Männer da waren, in der Gruppe vielleicht. Ja,

[00:33:17] **Jutta Reiser:** ja. Also sobald der Partner nicht

[00:33:18] **Lucian Haas:** da war, dann... Dann war es entspannter. Man muss sich dem gegenüber nicht beweisen, zeigen, was auch immer.

[00:33:24] **Jutta Reiser:** Genau, ja.

[00:33:28] Und dieses Helfen wollen von den Partnern, den Frauen gegenüber, ist eher ein Hindernis manchmal. Wenn die Laien sortiert, das kann die Frau schon selbst. Vielleicht braucht die natürlich fünf, zehn Minuten länger, weil sie es noch nicht so oft gemacht hat wie der Mann. Aber das ist dann wirklich nicht wirklich eine Hilfe. Oder wenn neben den Ansagen, die ein Fluglehrer, eine Fluglehrerin macht, noch kluge Tipps kommen von dem schon fliegenden Mann, ist das nicht hilfreich? Ich glaube, wir sollten uns alle viel öfter fragen, wann sind unsere Tipps und Ratschläge denn hilfreich?

[00:34:05] Die waren das oft nicht. Da habe ich gemerkt, es geht viel besser, wenn die nicht da sind. Man muss dann natürlich auch... Wir müssen die Frage stellen, das habe ich auch schon mal gemacht bei einem Pärchen, die ich einmal den ganzen Tag lang über den... Übungshang ist sie runtergelaufen. Die ist nie geflogen und es gab keinen Grund. Sie hat Hände hoch und technisch alles richtig super unterlaufen, aber immer in Lindenfels den ganzen Hang durch die Bäume bis runtergelaufen. Den ganzen Tag. Und ich bin schier verzweifelt an mir. Und dann habe ich die Frau genommen, habe sie gefragt, sag mal, willst du eigentlich fliegen? Kurze Pause, Irritation, wie das bei guten Fragen so ist. Und dann hat sie gesagt, nein, nein, eigentlich mache ich das, weil mein Mann...

[00:34:50] Und dann war das gegessen, war gut, war ausgesprochen und die Frau musste nicht mehr fliegen lernen und wusste, sie musste es nicht.

[00:35:01] Ja, ich glaube, diese Erkenntnis ist dann auch gut. Dann

[00:35:07] **Lucian Haas:** komme ich wieder zu meiner Frage zurück. Beim Schulen habe ich es gemerkt. Beim Schulen hast du es gemerkt. Aber wann kam die Intention von dir auch zu sagen, ich will da wirklich was machen? Also nicht

nur, das eine ist ja die Beobachtung

[00:35:19] **Jutta Reiser:** und das

[00:35:20] **Lucian Haas:** andere ist zu sagen, hey, ich will da Energie reinsetzen. Also ich will da was weiterbringen. In welcher Form auch immer. Und wann kam das und was waren so deine ersten Ideen dabei? Mit was hast du angefangen?

[00:35:32] **Jutta Reiser:** Okay, das hat sich natürlich entwickelt. Ganz einfach. Ich hatte hier in der Pfalz bald eine liebgewonnene Fliegerfreundin.

[00:35:43] Und ja,

[00:35:46] wieder andere Kommunikation. Wir haben viele Männersprüche einfach weggelacht. Wir hatten da oft gute Zeit, wo ich mich sonst eher alleine gefühlt habe unter diesen vielen Männern. Das war Beate, das war gut. Und ja, spätestens als Beate nicht mehr da war, sie ist gestorben, aber kein Flugunfall, sie ist gestorben, habe ich gemerkt, es fehlt was. Und ich habe dann immer mal wieder WhatsApp -Gruppen gebildet, um zu sagen, hey, Frauen, hier gibt es in der Pfalz wenige, du kennst unsere Bedingungen. Es ist tatsächlich nicht ganz einfach, bei uns zu fliegen. Ihr könnt auch herkommen und mit mir sprechen, um einfach noch mehr Frauen an den Startplatz zu bringen.

[00:36:32] Es ging also mit so WhatsApp -Gruppen los, dass wir das gemacht haben. Dann habe ich einmal den Artikel geschrieben, der schon viele Jahre her auf sehr viel Resonanz gestoßen ist. Frauen fliegen anders. Und es war natürlich lustig, war natürlich große Empörung, die Resonanz. Überall, Frauen fliegen nicht anders, wir müssen ja genau das Gleiche machen. Natürlich müssen wir ja genau das Gleiche machen, aber eben nicht. Da gab es sehr viel Resonanz drauf. Und dann waren die Begegnungen mit Judith Turia, weiß ich gar nicht, wo wir uns zum ersten Mal begegnet sind, und Katrin Ganter, die ja schon das Frauenflugfest angefangen hatte. Und wir haben dann zu dritt gesagt, wir machen mal ein Fest, einfach wirklich ein Fest.

[00:37:19] Das heißt, wir feintern und wir fliegen nur mit Frauen zusammen. Und da hatte ich... Das

[00:37:25] **Lucian Haas:** waren dann diese Frauenfliegerfeste in Lenk in der Schweiz. In Lenk

[00:37:28] **Jutta Reiser:** in der Schweiz, genau. Das war, glaube ich,

[00:37:29] **Lucian Haas:** fünf, sechs Jahre her. Ja, so um den Teil. Vor Corona noch wahrscheinlich.

[00:37:33] **Jutta Reiser:** Ja, kurz vor Corona. Und da waren vor allem deutsche Pilotinnen kamen dahin, was sehr erstaunlich war. Gut, ich hatte ein bisschen die Werbetrommel gerührt, aber deutsche Pilotinnen, vor allem von diesen 100, waren, glaube ich, 80 deutsche Pilotinnen dort.

[00:37:50] Und da habe ich das erst mal noch mal ganz bewusst erlebt, was das denn für ein Thema ist, wie viel Kraft und Energie da drin steckt, wenn Frauen miteinander fliegen und sich gegenseitig fördern. Bis zu der Geschichte, die ich vorhin schon erzählt hatte, von der Frau, die drei Jahre nicht mehr geflogen ist, bis zu der Gabi Fonck, die als Akro -Profi -Pilotin und der Jude Thurier als ehemals Akro -Profi, die Pilotin, uns da zeigen, was man mit so einem Schirm alles machen kann und wie viel Energien da drin steckt. Viele tolle Frauen, die unterrichtet haben. Die Ellie Ecker war noch dabei.

[00:38:33] Die Sonja, die auch beim X -Alps -Fliegen in der Schweiz mitmacht. Das waren tolle Fliegerinnen, die ihr Wissen weitergegeben haben, um mit Frauen zu fliegen. Das war ein tolles Erlebnis. Und da wusste ich, es ist ein großes Thema. Und wir müssen da dranbleiben. Und dann folgte eben der Schritt mit ein paar Freundinnen, den Verein Flugliebe zu gründen, mit dem Ziel, Frauenflugsport zu fördern, auf das wir mehr werden.

[00:39:03] Ganz speziell dafür.

[00:39:06] Und um uns mehr zu vernetzen, das ist ja auch die Kunst. Wie komme ich an die anderen Pilotinnen, die mich mitnehmen in ein neues Fluggebiet, die mir zeigen, wo ich fliegen kann, wie ich fliegen kann, einfach, weil sie das Fluggebiet gut kennen. Das ist ja schon ganz einfach. Wie vernetze ich mich, um da weiterzukommen und neue Erlebnisse zu haben? Und das in einem Rahmen, der mir gut tut. Einfach so.

[00:39:34] **Lucian Haas:** Seit wann gibt es Flugliebe jetzt?

[00:39:36] **Jutta Reiser:** Wir haben, das ist jetzt das dritte Jahr. Wir sind 25, 26, 2023 haben wir angefangen.

[00:39:44] **Lucian Haas:** Und wie viele Mitglieder habt ihr?

[00:39:46] **Jutta Reiser:** Jetzt sind wir über 100 geworden.

[00:39:48] **Lucian Haas:** Und alles Frauen?

[00:39:50] **Jutta Reiser:** Nein. Nein, 80 % Frauen. Es war eine lange Diskussion in dieser Gründungsgruppe. Waren wir sechs Frauen und zwei Männer.

[00:40:02] Ob wir, nee, die Männer waren so außen vor noch. Ob wir Frauen zulassen oder nicht. Das haben wir ganz, ganz, ganz lange. Ob wir

[00:40:10] **Lucian Haas:** Männer zulassen, meinst du? Männer zulassen, oh Gott.

[00:40:13] **Jutta Reiser:** Ja, Männer zulassen. Haben wir lang und ausführlich über Generationen hinweg diskutiert. Und die Idee war ja erst mal nur für Pilotinnen das zu machen. Aber gerade die jungen Pilotinnen sagten, wir liegen in einer Zeit, wo man niemanden mehr ausschließt. Und das Argument hat uns eigentlich alle überzeugt. Also dürfen auch Männer dazu, die sagen, wir wollen den Frauenflugsport unterstützen, sodass ihr mehr werdet.

[00:40:44] **Lucian Haas:** Aber die Männer sind dann nur Fördermitglieder? Oder sind jetzt, wenn ihr Veranstaltungen macht, vielleicht mal eine Reise macht? Oder, keine Ahnung, kannst du gleich erzählen, was ihr für Veranstaltungen da anbietet. Aber dürfen die Männer dann mit dabei sein? Oder gibt es Sagen, wo es heißt, nee, jetzt, das ist exklusiv. Das ist Frauen.

[00:41:02] **Jutta Reiser:** Also wir hatten das in unsere Texte reingeschrieben, dass ich auch immer, wenn wir schreiben, nur von Pilotinnen schreiben. Einfach mal so witzig. Und wir meinen alle Piloten selbstverständlich mit.

[00:41:17] Ja, die Männer sind eigentlich dabei. Ja, die Männer sind eigentlich dabei. Und es ist okay. Aber es ist bis jetzt immer so gewesen, dass die Frauen, die Gruppen, wenn wir auf Reisen waren oder irgendwo waren, die Gruppe dominiert haben. Und die Männer, die dabei sind, diese andere Atmosphäre sehr genießen. Ja, so ist es. Die dürfen dabei sein. Ausschließlich machen wir vielleicht mal eine Online -Veranstaltung. Hier möchten wir in Gruppen miteinander sprechen. Das könnten Themen sein, wie Menopause oder Menstruation und Fliegen. Da brauchen wir einfach keine Männer dazu, wenn wir das besprechen. Auch keine verständnisvollen.

[00:42:03] Und ich glaube, es würde euch auch nicht interessieren.

[00:42:07] **Lucian Haas:** Auch in, weiß ich jetzt nicht, interessieren vielleicht schon. Aber in dieser Tiefe, in der dann diskutiert wird wahrscheinlich, will man, als Mann wird man dann sagen, ich bin ergebnisorientiert. Also wenn ihr eine Lösung gefunden habt, für das, wie das mit der Menstruation, dann kann ich meiner Frau erzählen, was die da beim Fliegen dann machen sollte. Ja, genau. Die Info will man gerne mithaben. Aber wahrscheinlich würde man nicht sagen, ich muss jetzt zwei Stunden darüber diskutieren und mir irgendwelche Bilder vorstellen, die ich mir gerade nicht vorstellen will.

[00:42:34] **Jutta Reiser:** Genau, zum Beispiel.

[00:42:35] **Lucian Haas:** Wenn jetzt die Männer aber mal dabei sind, jetzt nicht bei diesen Menstruationstalks oder sowas. Ja. Aber ihr macht vielleicht eine Ausfahrt oder sonst irgendwie was.

[00:42:46] Beteiligen sich diese Männer an eurer, ich sage jetzt bewusst, eurer Frauenkommunikation? Mhm. Oder sind die Männer dann eigentlich die stillen Beisitzer? Die Mäuschen, die sagen, ich genieße, ich finde es mal nett, hier so in diese Frauenatmosphäre reinzuschnuppern. Ich kriege mal was mit, was ich bei den Männern nicht so mitkriege. Irgendwas, das hat ja auch was. Aber sich selbst schon so zu öffnen und sich selbst die weibliche emotionale Seite oder sowas zu zeigen, machen sie dann doch nicht.

[00:43:16] **Jutta Reiser:** Das würde ich im Moment so sagen. Ja, das ist tatsächlich so. Sind eher die, die stilleren Begleiter eher tendenziell, nicht immer. Es gibt auch andere, es sind eher die stilleren Begleiter, die zuhören, die Atmosphäre genießen oder auch mal respektvoll dann aus dem Kreis rausgehen, wenn sie merken, das Thema ist jetzt nicht theirs. Viele Männer sagen, sie finden es schön, was wir für Aspekte beim Fliegen im Vordergrund haben. Dieses Erleben von und dieses gleichzeitig stehen, lassen können von ich mache einen Abgleiter bei Sonnenuntergang, bin erfüllt von Glück und ich bin vorher 100 km geflogen, bin erfüllt von Glück, dass beides eben seine Berechtigung hat und auch Männer

[00:44:07] nicht das Gefühl haben, sie müssen jetzt bei denjenigen sein, die die 100 km geflogen sind, um dabei sein zu dürfen, um zu der Community zu gehören.

[00:44:18] Das, das haben Frauen mich mehr an die Flüle hat das mal so schön gesagt. Er hat gesagt, ach, was soll es denn am Abend zählt doch nur, wer die besten Geschichten erzählt.

[00:44:32] **Lucian Haas:** Bei den Männern oder bei den Frauen?

[00:44:33] **Jutta Reiser:** Er sagte das für alle tatsächlich. Es ist doch egal, das ist ja wirklich einer, der auf wirklich Kilometer fliegen kann und gerne fliegt, aber sagt zum Schluss doch egal. Hauptsache jeder erzählt seine

[00:44:48] **Lucian Haas:** gute Geschichte. Als Fly with Andy hatte er auch sehr viel Erfahrung mit den Leuten, die dann überall auf der Welt waren. Er hat gesagt, ich würde mit ihm fliegen gehen und wahrscheinlich ist es da dann letzten Endes auch das Abenteuer, was dann die Freiheit, die dann da jeder da so entsprechend erlebt hat.

[00:45:05] Du hast gesagt, du willst gerne, dass wir mehr werden, also wir Frauen Pilotinnen, weibliche Piloten, Pilotinnen ist eh schon weiblich, dass wir mehr werden. Warum eigentlich? Warum sollen Frauen, warum soll es mehr Frauen im Flugsport geben? Ich glaube, es

[00:45:22] **Jutta Reiser:** würde den Sport verändern. Es würde den Sport. In welcher Form? Noch schöner machen, als er eh schon ist. Noch schöner. Noch schöner machen, ja, weil ich glaube, nur Männer unter sich führen dazu, was wir schon gesprochen haben, dass noch mehr Wettkampf und noch mehr Ellbogen und noch mehr, wer ist der Beste, der Größte und der Schnellste und der Schönste zählt und dass Frauen wirklich den Aspekt der Vielseitigkeit beim Fliegen, die es ja auch gibt, viel mehr mitbringen haben und den Aspekt des Erlebens viel mehr. Dass die mentalen Aspekte, die reinkamen, die kamen, denke ich, schon stark von Frauen, von Pilotinnen rein ins Fliegen überhaupt, dass diese Aspekte alle mehr werden.

[00:46:07] Es wird einfach vielfältiger werden und bunter. Meinst

[00:46:11] **Lucian Haas:** du das, weil viele Mentaltrainerinnen eigentlich Rinnen sind? Ja. Wenn man so, stimmt, wenn du so sagst.

[00:46:19] **Jutta Reiser:** Ja. Ja.

[00:46:21] **Lucian Haas:** Wenn ich jetzt so, ich kann sie jetzt alle nicht mit Namen nennen, aber die, die ich so im Auge habe, würde ich sagen, okay, dann sind. Sind mehr Frauen. Sind 3 zu 2 das Verhältnis von Mentaltrainerinnen zu Mentaltrainern oder sowas.

[00:46:35] **Jutta Reiser:** Ja. Diese Thematik öffnet sich einfach viel mehr, deswegen fände ich das. Und der Sport ist so unglaublich vielfältig. Und du sagtest vorhin, das meiste genannte Stichwort beim Fliegen, warum fliegst du, ist ja Freiheit. Wir sagen alle Freiheit. Das

[00:46:54] **Lucian Haas:** war im Vorgespräch, wo ich das gesagt habe. Falls das jetzt einer sich überlegt, wo hat der Lucian Haas von Freiheit erzählt, das war in einem Vorgespräch, aber ja, Freiheit.

[00:47:02] **Jutta Reiser:** Aber das kennen wir alle. Jeder antwortet irgendwann mit dem Stichwort Freiheit. Aber interessant, wir leben in einer Welt, wo wir ständig challenges müssen. Wir müssen immer besser sein, immer noch mehr Leistung haben, immer noch mehr verkaufen, noch mehr Gewinn erzielen, noch mehr. Genau die gleichen Prinzipien. Die nehmen wir in unser liebstes Hobby, wo uns Freiheit das Wichtigste ist und machen einen

Wettkampfsport daraus. Das heißt, wir begrenzen uns doch, während wir fliegen, schon wieder selbst, indem wir sagen, das hat nur Spaß gemacht, wenn ich der Erste bin oder mindestens der Zweite oder mindestens unter Zehn.

[00:47:48] Es ist ja eher eine Beschränkung, wenn ich nur noch in diesem Modus höher, schneller weiterdenke. Und diese Begrenzung aufzuheben, ich glaube, dafür hilft Frauenfliegen unbedingt.

[00:48:03] **Lucian Haas:** Glaubst du, wenn es dieses höher, schneller, weiter nicht gäbe im Gleitschirmsport, dass damit automatisch mehr Frauen dabei wären?

[00:48:16] **Jutta Reiser:** Ja, das könnten wir mal ausprobieren in so einem Kurs. Wir würden das gleich die Welt abschotten. Von Magazinen und was es alles so gibt. Und einfach sagen, das ist unser Sport und das könnt ihr alles erleben.

[00:48:35] Ja, ich glaube schon, das wäre so. Eine Frau schrieb mir das auch in puncto Sicherheit. Nachdem sie ihr zweites Kind gekriegt hat, ist sie wieder zurückgegangen auf ein A -Schirm. Sie ist von ganz vielen, vor allem Männern, belehrt worden, dass doch eigentlich B -Schirme viel sicherer sind als A -Schirme. Weil sie dann schneller ist. Sie fühlt sich mit ihrem Alpha sowas von wohl. Und sie will das jetzt so. Dieses Belehrtwerden, dass ich doch einen höheren Schirm fliegen muss, weil ich das ja eigentlich kann. Das ist ja richtig aufgestoßen. Ich glaube, wenn wir das viel mehr sein lassen könnten, ist die Frau sich ihrer Verantwortung noch viel bewusster als vorher.

[00:49:24] Es ist ja nicht so, dass andere Frauen, die keine Kinder haben, sich nicht dieser Verantwortung bewusst sind,

[00:49:31] sagt, ich möchte einen A -Schirm fliegen. Und das ohne sich rechtfertigen zu müssen. Und ich sagte, ich war ganz arg in diesem Motto, mich ständig rechtfertigen zu müssen, dass ich jetzt wieder einen A -Schirm fliege.

[00:49:43] **Lucian Haas:** Nun hast du vorhin das Beispiel vom DRV genannt. Du hast gesagt, da gibt es 87 Prozent Männer, 13 Prozent Frauen. Wenn jetzt Frauen sich für den Flugsport interessieren, stoßen sie immer gegen diese Fahrangst der Männer. Das werden sie auch immer wahrnehmen. Sie kommen am Startplatz, da sitzen halt zehn Männer und eine Frau oder zwei. Irgendwo muss der Durchschnitt von 13 ja dann, wenn man mit zehn rechnet, dann irgendwo dahin kommen.

[00:50:11] Wie kann man es schaffen, wenn es eine solche rein zahlenmäßige Männerdominanz gibt und damit natürlich auch in der ganzen Kommunikation auch eine Männerdominanz da ist? Wie kann man es trotzdem schaffen zu sagen, wir erhöhen diese 13 Prozent langsam, wir werden 15, wir werden 17, 21, was auch immer. Das wäre mein

[00:50:33] **Jutta Reiser:** Traum, ja.

[00:50:35] **Lucian Haas:** Wie kann man das machen, wenn man doch diese große Männerdominanz da eigentlich hat?

[00:50:40] **Jutta Reiser:** Ja, ich glaube, meine Erfahrung jetzt ist, es funktioniert über die Vernetzung. Viele Frauen sprechen miteinander und verabreden sich über die Vernetzung. Das ist der große Punkt. Und das passiert ja auch überall im Allgäu, die WhatsApp -Gruppe. Bei euch hast du gesagt hier. Es gibt überall diese WhatsApp -Gruppen, wo sich nur Pilotinnen verabreden,

[00:51:06] wo sich nur Pilotinnen vernetzen, sich aufgehoben fühlen, nicht alleine sein fühlen. Ich hatte jetzt hier eine, die hat seit zwei Jahren ihren Schein. Die ist noch nie in der Pfalz geflogen, ist vor drei Wochen das erste Mal mit mir geflogen. Die hat mir erzählt, sie war dann einmal an einem Berg und es waren so viele Männer da, die ihr erklärt haben, wie es geht und was sie machen soll. Und was sie nicht machen soll. Und sie sagte, ich konnte nicht mehr fliegen.

[00:51:36] Ja. Ihr

[00:51:37] **Lucian Haas:** wurde so viel erklärt, dass sie sagt, ich kann es nicht mehr. Ich kann eh keinem gerecht werden hier offenbar, oder was?

[00:51:43] **Jutta Reiser:** Ja, genau. Irgendwie war das so ein Gefühl, völlig überfordert zu sein. Dabei war es wohl ein einfacher Tag. Also sie war mit der Informationsflut und diesem Gefühl, unter Männern da jetzt bestehen zu müssen, völlig überfordert. Sie ist dann nicht gestartet. Und dann hatten wir ein Flugliebetreffen hier in der Pfalz, so ein High -Can -Fly -Wochenende. Und da ist sie an zwei Bergen gestartet. Unter anderem an einem sehr, sehr schwierigen, dem

Plättersberg, wo man zwischen Weinbergen landen muss. Hat sie super gemacht.

[00:52:18] Einfach die anderen Bedingungen, die andere Atmosphäre. Das glaube ich. Also ich glaube, Frauen müssen sich vernetzen, müssen ihre Themen finden, ansprechen und Raum finden für sich, um mehr zu werden. Und sie müssen dafür auch manchmal, nicht immer, wir machen das ja auch sehr oft, manchmal unter sich sein zu dürfen. Ich kenne gar kein Argument, was mich wirklich überzeugt, warum man das gar nicht zulassen will, dass man Frauen für sich Veranstaltungen machen lässt, was sich gelten lassen würde.

[00:52:58] Warum sollte das eigentlich nicht so sein? Also

[00:53:01] **Lucian Haas:** du, jetzt haben wir es noch gar nicht so explizit angesprochen, aber du plädiert dafür, Frauen sollten im Fliegen oder in der Flug -Community auch Safe Spaces haben, gewissermaßen.

[00:53:12] **Jutta Reiser:** Auch haben, genau dieses Wort, auch haben dürfen. Aber ja, warum sollten sie das nicht auch mal haben dürfen?

[00:53:21] Unter sich zu sein, um dann auch gestärkt und selbstbewusster in ihrem Tempo und mit ihren Gegebenheiten zu sein. An den Startplatz zu gehen, ohne sich erklären lassen zu müssen und damit wieder aus sich selber rausgeholt zu werden. Wie denn Fliegen funktioniert?

[00:53:43] **Lucian Haas:** Sind Frauen so selbstbewusst, dass sie, wenn sie aus einer Frauengruppe kommen und sagen, okay, ich habe eine andere Art der Flieger -Denke kennengelernt, sage ich mal. Das Fliegen ist ja letzten Endes in der Luft das Gleiche vielleicht. Aber das Drumrum habe ich jetzt etwas anders erlebt.

[00:53:58] **Jutta Reiser:** Ja. Und

[00:53:59] **Lucian Haas:** dann kommen sie wieder vielleicht zurück in ihren Verein, ihren Startplatz. Ja. In gewohnte Umgebung wieder 90 Prozent Männer, 10 Prozent Frauen oder 87, 13, was auch immer.

[00:54:11] Können die das dann sich erhalten, wenn sie sagen, ich bin jetzt nur noch alleine vor dieser Phalanx oder wir sind jetzt höchstens zu zweit. Aber man ist ja auch nicht immer zu zweit dann wirklich auch da, dass man sagen kann, haben Frauen da eine Chance?

[00:54:25] **Jutta Reiser:** Auf der letzten Regionalversammlung saß eine kleine, sehr kleine Drachenfliegerin neben mir. Und die sagte so einen schönen Satz. Die sagte, an 360 Tagen im Jahr möchte ich gemeinsam fliegen, aber an vier Tagen im Jahr möchte ich gerne unter Frauen fliegen dürfen. Und ich glaube dann ja, also diese Frau, die ist ja offenbar als Drachenfliegerin auch in dieser Szene, hat sie sich durchgebissen. Aber auch bei ihr, obwohl sie das schon längst geleistet hat, eine gestandene Drachenfliegerin ist, hat sie den Wunsch zu sagen, an vier Tagen möchte ich gerne mal unter uns sein dürfen. All das weg, was das männliche Fliegen so ausmacht und

[00:55:13] unter uns sein dürfen. Warum nicht? Finde ich gut.

[00:55:17] **Lucian Haas:** Wenn wir jetzt mal in einer idealen Welt uns das vorstellen, wir hätten 50 Prozent Frauen, 50 Prozent Männer in der Fliegerwelt.

[00:55:27] Glaubst du, es wäre dann immer noch nötig, solche Safe Spaces zu haben? Oder würdest du dann sagen, nee, dann wäre das so egalitär? Dass das eigentlich funktioniert?

[00:55:40] **Jutta Reiser:** Wenn ich jetzt von mir ausgehe, würde ich dann sagen, dann braucht es das nicht mehr. Aber ich bin natürlich auch jemand, der mit zwei Brüdern aufgewachsen ist. Also ich kenne das, habe keine Schwestern gehabt oder so. Für mich wäre es okay, aber ich glaube, viele Frauen würden es trotzdem noch wollen. Ja, einfach für sich. Warum auch nicht? Der Männerkegel -Club geht ja auch mit Männern kegeln. Warum sollten die Frauen nicht miteinander fliegen? Es

[00:56:10] **Lucian Haas:** gibt ja auch Frauenkläger -Clubs, die zusammen kegeln. Gibt es? Nein! Doch! Meine Oma hatte jahrelang in einem Frauenkegel und jedes Jahr haben die eine Ausfahrt gemacht zusammen und sowas. Ja, ja. Doch, das gibt es auch. Und das war, also meine Oma, die ist schon länger tot, aber gab schon zu Zeiten, wo man nicht sagt, die Gesellschaft ist jetzt so, dass jeder das darf. Sondern das war noch schon in den 50er, 60er, 70er Jahren.

[00:56:38] **Jutta Reiser:** Ja, das war schon revolutionär damals. Aber es war halt noch kegeln und jetzt geht es ums Fliegen. Und also gestern schrieb mir noch jemand, oh Jutta, das möchte ich dir unbedingt noch mitgeben. Sie hat ihr zweites Kind bekommen und jetzt würden sie ganz viele ansprechen, dass sie doch spätestens jetzt aufhören möge zu fliegen. Weil sie ja Verantwortung hat. Und was sie am meisten entsetzt, dass das sogar von Frauen kommt, diese Ansage.

[00:57:07] Finde ich auch sehr spannend.

[00:57:12] Also Feminismus im Sinne zu erreichen, wir sind wirklich paritätisch und gleichberechtigt, ist nicht nur eine Sache, die Männer zulassen müssen, sondern das Umdenken muss auch bei Frauen im Kopf stattfinden. Ja. Weil der Vater, der auch Flieger ist, der wird nie angesprochen darauf, dass er jetzt ein zweites Kind hat. Und bitte aufhören soll zu fliegen.

[00:57:41] **Lucian Haas:** Kennst du denn Frauen, von denen du sagen würdest, die würden sich in Frauengruppen nicht wohlfühlen?

[00:57:46] **Jutta Reiser:** Ja. Also

[00:57:46] **Lucian Haas:** als Flieger.

[00:57:49] **Jutta Reiser:** Ja, ja, ja, ja, ja. Das sind häufig die, die sich, ich sag mal, durchgebissen haben und gut geworden sind.

[00:58:03] Fliegerisch gut oder irgendwie eine Position, eine Stellung erreicht haben. Die verstehen, glaube ich, nicht so gut oder haben oft auch das Gefühl, sie müssen ihre fliegenden Männerkollegen beschützen vor uns Frauen. Ja, das habe ich auch schon erlebt und besprochen. Und die fühlen sich, ja,

[00:58:32] die haben, die brauchen das einfach nicht. Ich will fliegen und ja, da muss man ein bisschen die Zähne zusammenbeißen. Und ja, ich habe es doch auch gelernt. Die sehen den Nutzen darin. Ich kenne diese Frauen. Mache aber die Erfahrung, wenn sie dann doch irgendwie öfter mal dabei sind, ist es dann doch nicht so schlecht für sie.

[00:58:55] **Lucian Haas:** Weil sie dann merken, dass sie doch mal Themen wie Menstruation oder was auch immer ansprechen dürfen.

[00:59:00] **Jutta Reiser:** Gar nicht wegen dem Kommunikativen. Sondern ja, zum Beispiel die Entwicklung. Von kleinen Schirmen. Dass das weiterhilft, wenn ich einen guten, flechtenbelasteten Schirm habe, der zu mir, obwohl ich in der Männerwelt gut zurechtkomme, zu mir besser passt als ein Schirm, der zu groß ist. Was aus solchen Frauenrunden entstanden ist. Und ups, ich fliege auf einmal dann doch ein bisschen sicherer und besser als vorher. Diese Erkenntnis nehmen sie dann vielleicht schon gerne mit. Aber kommunikativ brauchen sie das nicht. Gibt es die Frauen ja. Klar, die das vielleicht sogar ablehnen. Das verstehe ich noch nicht ganz, warum es da auch von weiblicher Seite vielleicht manchmal Ablehnung gibt.

[00:59:45] **Lucian Haas:** Kleine Schirme. Es wäre fast eine schöne Überleitung gewesen. Kommen wir gleich zu. Ich habe noch eine Frage. Du darfst jetzt ein bisschen ablästern.

[00:59:54] Was sind aus deiner Beobachtung her so die schlimmsten männlichen Verhaltensweisen in der Fliegerwelt, die für Frauen am abstoßendsten wirken?

[01:00:07] **Jutta Reiser:** Hm, witzig. Also was mir spontan einfällt. Vielleicht hast du

[01:00:11] **Lucian Haas:** eine Top 10 oder Top 3 oder was auch immer.

[01:00:14] **Jutta Reiser:** Ja, was mir auch immer jüngere Frauen sagen. Sag mal, muss ich die ganzen nackten Männer am Startplatz sehen?

[01:00:26] **Lucian Haas:** Das hätte ich jetzt nicht erwartet. Ja,

[01:00:28] **Jutta Reiser:** finde ich auch witzig. Aber das höre ich oft.

[01:00:31] **Lucian Haas:** Weil die Männer sich da immer ihr T-Shirt entledigen. Sagen, durchgeschwitzt und jetzt sitze ich einfach da. Aber ist das ein Neidfaktor, weil die Frauen das sich nicht trauen würden und da nicht können? Oder ist das wirklich was abstoßendes?

[01:00:44] **Jutta Reiser:** Ich glaube es tatsächlich. Also es ist einfach nicht so ästhetisch. Du weißt um das Durchschnittsalter unserer Piloten. Ja, es ist eher was Ästhetisches. Muss ich nicht haben. Und es wird noch mit Stolz demonstriert, der Bauch. Also nein, finde ich nicht schön. Das höre ich öfter.

[01:01:04] **Lucian Haas:** Sollten sich Männer mit dem Ausziehen ihrer T-Shirts lieber eher etwas zurückhalten?

[01:01:10] **Jutta Reiser:** Es ist ja nicht das T-Shirt wechseln. Es ist ja tatsächlich mit freiem Oberkörper den Startplatz dominieren. So in der Art. Das fällt mir spontan ein. Sagen immer wieder Frauen, was sie stört.

[01:01:27] Was sie stört ist oft dieses erklärt bekommen. Gerade im Zusammenhang von emotionalen Zuständen. Eine schrieb mir, sie war im Sicherheitstraining, sagte sie hatte Angst. Und Männer stehen um sie rum und erklären ihr die Flugtechnik nochmal. Und sagt, ich habe die Flugtechnik auch gehört. Ich habe sie verstanden. Das ist nicht das Thema. Das könnte er mir jetzt noch dreimal erklären. Dieses Mansplaining, das ist glaube ich was sehr Unangenehmes.

[01:02:03] Hm. Ja.

[01:02:07] Sexistische Sprüche gab es schon auch immer mal wieder. Ist aber ein eher geringes Thema unter den Frauen. Hm. So. Ist ein geringes Thema. Sexismus. Ja. Aber gibt es natürlich auch schon mal wieder hin und wieder. Ja, ich habe mal einen Fluglehrer erlebt, der sagte, macht er so eine Bewegung, also die Hände vor der Brust hoch und runter. Und sagte, kannst du mal laufen, ohne so zu wackeln. Das ist natürlich unschön, so ein Spruch. Ja, da gibt es schon mal Sprüche. Oder ein Fluglehrer, der tatsächlich zu einer Frau auch sagte, kannst du mal laufen, wie eine Frau.

[01:02:52] **Lucian Haas:** Am Start, oder was? Am

[01:02:53] **Jutta Reiser:** Start, ja. Zu einer Flugschülerin.

[01:02:55] **Lucian Haas:** Und dann hat die Frau gesagt, sorry, ich habe heute meine Stöckel-Wanderschuhe nicht dabei, oder was?

[01:03:00] **Jutta Reiser:** Ja, die sind ja alle so unter Anspannung. Die wollen ja fliegen lernen. Die sind abhängig von sich. Von so einem Fluglehrer.

[01:03:08] Nee, in dem Fall mit dem, kannst du mal laufen, wie eine Frau, habe ich dann interveniert. Da habe ich gesagt, du gehst mir nicht mehr an den Funk hier. Aber die hat das gut verkraftet. Das sind so Sprüche. Aber auch andere, jetzt hat ein Kollege einen pinkfarbenen Schirm. Da gab es auch Kommentare aus der Männerwelt. Was sagt der eine? Also, ja, mädchenhaft, klar. Und so im Sinn von, oh, peinlich.

[01:03:38] Aber, ich weiß gar nicht mehr genau. Aber es ist ja peinlich, als Mädchenhaftes zu fliegen. Aber das müssen eben dann auch Männer lernen. Und der Mann konnte es, sagt, damit kann ich umgehen. Ich fliege.

[01:03:51] **Lucian Haas:** Nehmen wir das jetzt mal einfach als Übergang zum Thema Schirme. Ja. Gibt es denn typische Mädchenschirme oder Frauenschirme? Oh, fand

[01:04:00] **Jutta Reiser:** ich ganz

[01:04:00] **Lucian Haas:** furchtbar. Weißt du noch was? Es gab früher mal... Von U-Turn gab es mal Ladyguard. Ja,

[01:04:07] **Jutta Reiser:** der war so krass, der Schirm. Der war auch pink,

[01:04:08] **Lucian Haas:** glaube ich. Weiß

[01:04:09] **Jutta Reiser:** ich gar nicht. Aber die Werbung war so krass. Da stand eine Frau in einem weißen, wehenden Kleid auf einer Wolke. Und der Werbespruch war, für die, die über den Wolken fliegen, Ladyguard. Genau.

[01:04:25] **Lucian Haas:** Und siehst du mal, die Frauen können besser fliegen, als die Männer, die schaffen das sogar über die Wolken. Über die

[01:04:29] **Jutta Reiser:** Wolken, ja. Da ging mir schon die Hut. Ja, das ist, weiß nicht, 15 Jahre ist das her. Das war so ein Spruch. Gibt es typische Frauenschirme? Nein. Also, da gibt es wie bei den Männern Frauen, die einen direkten Kontakt zum Schirm lieber mögen als einen weichen Kontakt. Das gibt es wie bei Männern wie bei Frauen. Das kann man alles ausprobieren und muss für sich finden, was zu einem passt. Wie man es mag. Ob man lieber eine schnelle Reaktion hat. Oder lieber den progressiven Steuerdruck mag.

[01:05:10] Ja, gut. Konzipiert wurden bis vor ein paar Jahren, vor allem für Männer des mittleren Gewichtsbereichs ausgehend, die Schirme. Das weißt du ja viel besser als ich. Und dann waren die kleinen Schirme oft runterskaliert. Und die waren zum Teil auch vor einigen Jahren noch gefährlich. Sackfluganfälliger.

[01:05:34] Näher am Abriss. Und so weiter. Das lief nicht so gut. Mittlerweile gibt es einige Hersteller, die sich tatsächlich darum bemühen, egal jetzt ob Pilotin oder Pilot, einfach leichtgewichtige Schirme extra zu konstruieren. Das ist schon der Unterschied. Nur mal skalieren oder extra konstruieren. Und das ist gut. Ich habe nicht das Gefühl, dass das Bewusstsein in allen Flugschulen und bei allen Fluglehrern angekommen ist,

[01:06:09] dass Frauen aus meiner Sicht eher auch bei einem A -Schirm einen höher belasteten Schirm brauchen. Die kriegen oft noch Schirme verkauft, die einfach zu groß sind. Die dann dazu führen, dass Frauen eher in der Luft gegen den Wind stehen. Die dazu führen, dass sie das Gefühl haben, keine Kontrolle zu haben, weil die Reaktionszeit von so einem Schirm niedrig belastet, weniger Flächenbelastung, viel höher ist, also bis der um die Kurve geht. Ich hatte Schirme, da habe ich wirklich als Fluglehrerin gewusst, Jutta, sagst mindestens drei Sekunden vorher diese Kurve an, bevor das Ding eine Kurve fliegt. Und das ist ganz normal, muss keine Angst haben.

[01:06:54] Irgendwann macht noch die Außenhand etwas höher, reagiert dann auch dieser Schirm und geht um die Kurve. Man muss das viel früher ansagen. Ich finde, diese Schirme bringen keine Sicherheit für Frauen. Also natürlich ist mir klar, dass der Abriss,

[01:07:13] der ist ja bei niedrig belasten sogar höher, aber dass die Reaktion bei schnelleren Schirmen, bei höherer Flächenbelastung höher ist, ist mir klar. Aber viel schlimmer finde ich es für diese Frauen, Schirme zu haben oder Leichtgewichte, ich darf jetzt nicht Pilotin sagen, sondern für diese Leichtgewichte, Schirme zu haben, die so verzögert langsam reagieren, aufgrund der fehlenden Flächenbelastung. Das macht, also mir macht das Angst. Mir macht das Angst unter so einem Schirm.

[01:07:46] **Lucian Haas:** Wann hast du für dich den, wie soll man sagen, das Aha -Erlebnis des kleinen Schirmes gehabt?

[01:07:54] **Jutta Reiser:** Ach, ich habe so viele Fehler gemacht beim Fliegen, um Gottes Willen, da kann ich mich gar nicht daran erinnern. Mit meinem ersten Schirm. Mein Akkus war mein erster Aha -Schirm, bin ich zum Beispiel, weil ich gern mit gestreckten Beinen fliegen, so früher aus der Akrobatik raus, mit gestreckten Beinen geflogen, habe ich immer im Beschleuniger gestanden.

[01:08:13] Ja, genau.

[01:08:16] Und so auch Klapper kassiert.

[01:08:22] Ja, da habe ich schon was verändert. Wann habe ich, ich merke das immer wieder. Ich glaube, das war damals tatsächlich mit Bici, die gute kleine Schirme bauten und ich zum ersten Mal das Gefühl hatte, ja, der Schirm reagiert unmittelbar auf meinen Steuerdruck und auf meine Gewichtsverlagerung. Ich glaube damals, das war der Base. Ach, wie schön, ich habe es dann geliebt, Steilschlangen zu fliegen und wieder rauszukommen, weil er unmittelbar reagierte. Das ist natürlich auch immer eine Schwierigkeit, aber das war damals mit dem Base und dem Bici die, wie sich das anders anfühlen kann, wenn ein Schirm wirklich zu deinem Gewicht passt.

[01:09:07] Jetzt bin ich natürlich im Lauf der 20, guten 20 Jahre, in der ich fliege, auch schwerer geworden. Damals war ich noch viel leichter und das Thema war viel weniger da. Das hat sich also sukzessive entwickelt.

[01:09:19] **Lucian Haas:** Lass uns doch mal vielleicht, du hast jetzt gerade vom Base erzählt, aber das so ein bisschen sehr praktisch machen. Vielleicht die Frauen, die hier zuhören, sagen, okay, da ist jemand, der mir sagt, vielleicht fliege

ich ja einen zu großen Schirm. Wie kann man überhaupt feststellen, ob man einen zu großen Schirm fliegt oder wie hast du das für dich festgestellt?

[01:09:37] **Jutta Reiser:** Also ich sehe das immer wieder und Frauen fühlen das auch genauso. Dieses Gefühl, im Wind zu stehen beim Sohren, einfache Bedingungen, aber andere fliegen noch. Und du selbst stehst im Wind und hast das Gefühl so, oh, es wird knapp mit dem Landeplatz. Du brauchst schon den Beschleuniger, um da vorzukommen. Dann fliegen die noch längst. Ich glaube, wenn du dieses Gefühl hast, ist es schon. Und dann ist es noch ein zweites Gefühl, nicht die Kontrolle zu haben. Gar nicht bei schlimmen Bedingungen, sondern einfach bei ein bisschen Wind oder was ich auch schon mal hatte. Ich hatte eine taffe Frau dabei, eine super Sportlerin, die sagte, sie wollte nicht Thermik fliegen. Die machte alles Mögliche. Und dann dachte ich, warum will diese Frau keine Thermik fliegen?

[01:10:25] Wir waren am Drehen, da habe ich gesagt, komm, ich gebe dir mal eine andere Ausrüstung. Ich nehme mal deine. Dann habe ich die genommen. Dann bin ich raus, gleich aufgedreht. Geht ja am Dreh ganz einfach. Und habe sofort geschrien, habe gebrüllt. Was ist denn das? Das Gurtzeug, das war so groß, dass bei jeder Kurve bist du so ein Stück weggerutscht.

[01:10:50] Also ganz furchtbares Gefühl damit in der Thermik, in diesem Ding rumgefallen. Damit Thermik zu fliegen. Natürlich, ich als erfahrene Fliegerin habe das sofort Angst gekriegt drin. Und sie, sie weiß noch nicht, wie es geht und funktioniert. Ihr habe ich gedacht, nee, also so hätte ich auch Angst. Da habe ich dann einfach ein kleines Gurtzeug, was ja viel zu klein war, ihr überhaupt nicht gepasst hat, gegeben. Und sie ist wirklich beim ersten Flug Thermik geflogen. Es ist bei ganz viel Material so, weil du eben den unmittelbaren Kontakt zum Schirm hast. Wenn der nicht unmittelbar ist, kennst du, das fühlt sich gar nicht gut an. Und da muss man bei Frauen noch mal ein anderes Auge drauf haben, ob das passt.

[01:11:37] In

[01:11:38] **Lucian Haas:** diesem Beispiel warst du jetzt aber bei dem Gurtzeug im Grunde. Die Frage war gewesen, wie kann ich als Pilotin erkennen, ich fliege ein zu großen Schirmen. Wenn ich das

[01:11:49] **Jutta Reiser:** Gefühl habe, ich habe nicht die Kontrolle auch am Startplatz. Also wie viele Quadratmeter, die da manchmal starten, da bin ich manchmal entsetzt. Ja, da hätte ich auch ein Problem ohne Cobra Start, wenn ich das Ding mit dieser Quadratmeterzahl bei ordentlich Wind über mich bringen sollte. Also wenn ich immer das Gefühl habe, auch beim Groundhandlen, dieser Schirm macht mit mir, was er will und ich habe gar nicht genug Kraft, dem alles entgegenzusetzen. Also deine Kraft muss ausreichen, um bei einem ordentlichen Wind Groundhandlen zu können. Ich darf nicht in der Luft stehen und ich darf nicht das Gefühl haben, so gar keine Kontrolle zu haben, sondern dem Wind so ausgesetzt zu sein. Dieses Gefühl so verloren zu sein, dem Wind ausgesetzt zu sein.

[01:12:36] Das macht vielen Angst. Ich fürchte auch, dass auf dem Weg viele Frauen, kleinere Frauen oder kleine Piloten wieder abspringen vom Fliegen. Das so oft erlebt.

[01:12:47] Hab da aber, ja, hab da mal versucht Zahlen zu kriegen, hab da noch keine Zahlen dazu gekriegt. Ob das tatsächlich so ist, dass die aufgrund dessen zu kleiner Schirm so oft das Gefühl ausgeliefert zu sein, den Elementen, statt Akteur in diesen Elementen zu sein, was der Grund ist. Das würde ich sagen. Und dann einfach ausprobieren. Es hilft nichts. Die Flächenbelastung muss hoch sein. Da hat sich in den letzten Jahren ein bisschen was getan. Das war ja deutlich vor zehn Jahren noch der Unterschied. Wie kleine Schirme flächenbelastet waren und mittlere oder große Schirme. Das hat sich ein bisschen angenähert.

[01:13:33] Aber es ist immer noch deutlich weniger. Frauen fliegen anders als Männer. Kleine, leichtere Frauen fliegen weniger flächenbelastet. Es ist ein anderes Fluggefühl und ein anderes Flughandling. Das ist es tatsächlich. Faden verloren hilft es mir weiter.

[01:13:50] **Lucian Haas:** Wir nehmen den Faden einfach anders nochmal auf. Ja. Was würdest du denn dann ganz konkret... Gibt es so eine Grenze, wo du sagst, das sollte als Flächenbelastung ein Schirm mindestens haben von deiner Erfahrung her?

[01:14:04] **Jutta Reiser:** Ja, ich hatte das in dem Artikel,

[01:14:08] die Sache mit der Flächenbelastung mal reingeschrieben. Wir haben da viel rumgerechnet, Thomas und ich. Und kamen da so auf vier Kilogramm pro Quadratmeter. Das ist immer noch recht hoch gegriffen bei leichten Frauen. Also manchmal darf es auch ein bisschen drunter liegen. Vier Kilo, da

[01:14:27] **Lucian Haas:** musst du schon wirklich kleine Schirme dann... Wenn es leichte Frauen sind, dann kommst du wirklich in Bereiche rein, wo du sagst, diese Schirme gibt es eigentlich entweder fast nicht. Oder sie sind schon so klein, wo du sagst, die sind dann halt vielleicht auch ein bisschen giftiger als die größeren.

[01:14:43] **Jutta Reiser:** Genau, dann müssen wir uns fragen, was ist denn sicherer? Ist giftiger sicherer? Das heißt, wenn sie klappen, reagieren sie heftiger, weil sie schneller sind. Oder ist es sicherer, wenn ich die Kontrolle habe? Und ich persönlich würde mich immer... Und das war eben mein Base -Erlebnis damals. Huch, ich bin die Chefin hier und sage, wann es um die Kurve geht, wie schnell es um die Kurve geht und so weiter. Und dann würde ich eher sagen, dahin. Und übrigens, was noch interessant ist, die Testprotokolle, die gibt es ja für am Untergewicht geflogen, am oberen Gewicht. Und mittlerweile ist es so, bei den kleinen Schirmen, dass die Testberichte im oberen Gewichtsbereich viel mehr As haben als im unteren Gewichtsbereich.

[01:15:37] Also das spricht ja wohl dafür, dass die offenbar doch sicherer sind, wenn das eine Kategorie sein soll. Eher höher belastet als geringer belastet. Muss nur mal gucken. Also das fiel jetzt die letzten Jahre echt auf höher belastet, haben mehr As als geringer belastet. Wenn es jetzt um A-, B -Schirme geht, als die niedrig Belasteten in der gleichen, beim gleichen Schirm.

[01:16:00] **Lucian Haas:** Nun gibt es aber, wenn man so Hersteller hört, die häufig sagen, die Schwierigkeit bei kleinen Größen ist es häufig, dass man sagt, alle Großen, die kriegen ganz einfach, ob im A - oder meistens sind ja dann B -Schirme auch in dem Bereich, wo die Leute dann fliegen, wo die sagen, die B -Zulassung kriegen wir mit allen Größen ganz einfach hin. Aber die XS oder die XXS -Größe, das ist echt schwierig, weil die bei B -Schirmen, bei bestimmten Manövern dann halt eigentlich ein C kriegen würden, weil sie zu giftig wegdrehen nach dem Klapper oder so was. Wo die dann sagen, jaha, da müssen wir dann viel mehr mit Materialien eigentlich arbeiten. Wir müssen die insgesamt leichter bauen, ein bisschen anders trimmen und sonst irgendwie was alles.

[01:16:39] **Jutta Reiser:** Das passiert ja.

[01:16:41] **Lucian Haas:** Was aber viele Hersteller bisher eher gescheut haben. Gibt es, jetzt ein bisschen Werbung vielleicht, gibt es Hersteller, wo du sagst, die und die und die, die kann ich auf jeden Fall nennen, die haben dieses Problem aus meiner Erfahrung im Blick?

[01:16:59] **Jutta Reiser:** Ja, unbedingt. Also, wer es wirklich sehr gut macht mit den kleinen Schirmen, ist tatsächlich Air Design. Es gibt diese Susi -Geschichte. Der hat ja diesen Leichtschild, Einfachschirm für Hike and Fly auch.

[01:17:14] **Lucian Haas:** Du meinst jetzt aber die Susi von Air Design. Es gab ja noch immer eine Susi von Nova. Die war ich

[01:17:19] **Jutta Reiser:** super sicher. Nee, die Susi von Air Design ist einfach die Susi. Und die Geschichte dahinter ist tatsächlich, dass der Konstrukteur mit einer sehr kleinen, leichten Freundin geflogen ist und das selber gesehen hat. Die ist im Wind verblasen. Und der hat sich da ein bisschen festgebissen in das Problem. Das ist schön. Und das merkt man diesen Firmen an. Das funktioniert tatsächlich gut. Funktioniert besser, also, ja, ist jetzt ein bisschen, es funktioniert bei denen sehr gut. Wo ich es gut erlebt habe, jetzt auch sehr gut, war bei SAP eher beim Birdie in sehr klein, den Levy BGD. Da bin ich jetzt seit einem Jahr ungefähr ein bisschen draußen.

[01:18:04] Aber das war früher bei den kleinen Größen auch sehr gut, weil der Sohn vom Prus da klein und leicht war. Aber der ist jetzt auch in die Männergröße entwachsen. Ich glaube, das hat man damals beim BASE und beim Cure auch gemerkt, in den kleinen Größen. Das ist niemand super. Es muss ja auch getestet werden. Und das Problem 50 Kilo testen, da gibt es ja auch nicht so viele davon, die das machen.

[01:18:28] **Lucian Haas:** Nee, sehr wenige.

[01:18:30] **Jutta Reiser:** Fällt jetzt eine ein, ja.

[01:18:33] **Lucian Haas:** Und die Hersteller sagen ja auch immer, das ist eigentlich eine Schwierigkeit wirklich. Also die meisten sind ja auch so ganz leichte. Die fehlen ja vor allem um die unteren Dinge. Irgendwo in der Mitte von so einer kleinen Größe, da kann man noch testen.

[01:18:47] **Jutta Reiser:** Ja. Aber

[01:18:48] **Lucian Haas:** wirklich ganz unten zu sagen, auch als Testpilot, bevor man dann zum DRV oder zum Airturk Cross oder sonst was geht, um das dann davor zu fliegen. Die haben vielleicht zu sagen, wir haben jetzt noch eine Testpilotin, die fliegt das jetzt mal mit 55 Kilo. Aber die eigenen Entwicklungspiloten, auch um das Handling entsprechend einzustellen, um die Bremse entsprechend einzustellen oder sonstiges zu machen, fehlt halt bei den Herstellern dann schon.

[01:19:12] **Jutta Reiser:** Ja, und es geht ja viel mehr als um die Reaktionen von Manövern. Es geht ja, wie fliegt ein Schirm denn dann wirklich, wenn er in die Wildnis, in die Freiheit entlassen wird?

[01:19:25] Es hilft halt nur probieren. Mag ich diesen Schirm, mag ich ihn nicht? Stimmt die Flächenbelastung? Stimmt der Steuerdruck und das Handling und das Gewicht für mich? Und jedenfalls sich orientieren als Tipp eher an dem oberen Gewichtsbereich unbedingt. Als leichte Frau, und da sage ich jetzt mal bis zur 85 -Kilo -Klasse, je kleiner, desto schwieriger wird es.

[01:19:51] **Lucian Haas:** Was ist, wenn du weißt, es gibt Schirme, die sind klein, die haben jetzt sagen wir mal einen Gewichtsbereich bis 80, 60 bis 80 oder so was. Sicher.

[01:20:04] Und dann wiegt die Frau insgesamt mit Ausrüstung, sagt, ich komme aber auf 82.

[01:20:12] Wenn du das jetzt die Zahlen ausrechnest, sagst du, na ja, dieser kleine Schirm, leicht überlastet befliegen, diese zwei kleine Schirme, zwei Kilogramm mehr, hat eigentlich immer noch eine geringere Flächenbelastung als die nächste Größe da drüber in der Mitte geflogen.

[01:20:26] **Jutta Reiser:** Ja, das ist es so krass. Ja, ich glaube, es könnte so krass sein.

[01:20:33] **Lucian Haas:** Würdest du dann Leuten empfehlen zu sagen, traut auch, das ist jetzt rechtlich vielleicht ein bisschen Grenzfrage, zumindest in Deutschland oder so was, aber wo man sagt, hey, wenn ihr euch wohl fühlt mit dem Schirm, der zwei Kilo drüber ist, nehmt den Schirm, wo ihr zwei Kilo drüber seid. Ihr werdet feststellen, der geht dann so schön ums Eck, plötzlich die Thermiken, ihr werdet keine Nachteile da haben. Vielleicht höchstens mal bei ganz, ganz schwachen Bedingungen, wo ihr merkt, und ob das jetzt die Fläche ist oder einfach nur, dass solche kleineren Schirme aerodynamisch einfach ein bisschen schlechter grundsätzlich leisten, damit muss man sich einfach anfreunden. Aber dass das dann, ja, geht ruhig,

[01:21:13] **Jutta Reiser:** überlegt mal,

[01:21:14] **Lucian Haas:** probiert es mal aus, geht mal drüber, um das dann festzustellen.

[01:21:17] **Jutta Reiser:** Also man muss ja sagen, diese Schirme werden unten und oben getestet. Der Hersteller hat sich einen Gedanken gemacht, was er für eine Größenklasse will und gibt es so an. Die sind ja nicht, wenn sie bis 80 getestet wurden, mit 82 getestet worden. Und deswegen würde ich eher dazu tendieren, das so zu sehen, wie du jetzt siehst. Ich würde es nicht per se empfehlen. Aber so eine Empfehlung ist ja auch viel. Umfangreicher. Was ist jemand? Ist jemand ein Hike -and -Flyer? Ist jemand ein wilder Alpen Thermik -Streckenflieger? Das ist ja viel komplexer. Und ich sage, die Tendenz geht zum Zweitschirm und so.

[01:22:05] Doch, ja, ist

[01:22:07] **Lucian Haas:** blöd. Da muss man auch wieder das Geld für haben und auch wirklich damit die Zeit für haben. Wenn man viel

[01:22:12] **Jutta Reiser:** fliegt, ja.

[01:22:15] Also ich mache es selber tatsächlich so. Jetzt so, jetzt so.

[01:22:21] **Lucian Haas:** Dann gibt es ja noch die andere Möglichkeit, was ja manche leichten Frauen durchaus machen. Ich kenne auch Beispiele, die sagen, na ja, ich stelle schon fest, dass die etwas größere Größe einfach eigentlich besser fliegt, wenn die in ihren normalen, also wenn ich die nicht ganz unten fliege, sondern wenn ich die mittelbelastet fliege und ich nehme einfach eine leichte Bleiweste mit. Wobei leicht heißt schon trotzdem 5, 6, 7 Kilo. Und sonst was, die dann im Rucksack mit drin sind oder so. Aber wo man sagt, hey, ich fliege so gerne und ich stelle einfach fest, diese Größe funktioniert wirklich auch besser. Wenn du mit solchen Frauen so unterwegs bist, was empfehlst du denen?

[01:23:02] **Jutta Reiser:** Also ich kenne natürlich auch die Geschichten von Frauen, die das gemacht haben und dann zum Beispiel am Startplatz in ein Loch getreten sind. Knie kaputt. Mit 5, 6 Kilo mehr an deinem Körper ist das Knie mehr kaputt. Also die kenne ich. Das einfach mal im Kopf haben. Auch musst du das landen. Ich habe letztes Jahr auf dem Wettbewerb Chinesinnen, klein, leicht gesehen mit Bleiwesten, die landen auf dem Rücken. Will ich das immer so?

[01:23:34] Abwägen, abwägen. Ja, das Fliegen ist schöner. Das Fliegen ist schöner, größer und schwerer.

[01:23:41] Abwägen. Ich muss es tragen, kann ich das? Hier in der Pfalz kann ich nicht, werde ich also nicht tun. Ähm. Abwägen und entscheiden, ja. Aber dieses Argument, ich verdrehe mir mal den Fuß, weil da ein Mäuseloch ist oder sowas und ich habe Gewicht auf den Schultern oder irgendwo, ist schon, schon heftig. Ich, so, so fluggeil bin ich nicht mehr. Und jetzt bin ich natürlich auch so schwer, dass ich ordentliche Schirme fliegen kann mittlerweile.

[01:24:15] **Lucian Haas:** Hast du also dich weiterentwickelt im doppelten Sinn. 10

[01:24:19] **Jutta Reiser:** Kilo. Ja, bestimmt. Nein, ich weiß nicht wie viel, aber ja, bestimmt schwerer.

[01:24:25] **Lucian Haas:** Es hat auch seinen Sinn, manchmal ein bisschen was zuzulegen. Ich kann endlich eine Größe größer fliegen.

[01:24:30] **Jutta Reiser:** Also damals gab es das ja auch gar nicht noch kleiner, als ich anfang vor über 20 Jahren. Ich bin eigentlich immer die gleiche Größe geflogen, aber weil es damals keine noch kleineren gab, würde ich mal so sagen.

[01:24:41] **Lucian Haas:** Vielleicht als abschließende Frage für das Gesamtkomplex. Wenn du das jetzt so dir vorstellst, es gibt zu wenig Frauen bei uns im Fliegersport. Es könnten oder es könnten gerne mehr sein. Sagen wir mal so aus deiner Sicht von mir aus auch super gerne. Was ist aus deiner Sicht der größere Hinderungsgrund, wenn man das überhaupt abschätzen kann? Würdest du sagen, es ist vielleicht die nicht so ganz passende Technik in vieler Hinsicht, also der Schirm, wo man sagt, ich fühle mich letzten Endes nicht so wohl. Du hast vorhin gesagt, Frauen sind auch sicherheitsbewusster oder sonst was. Und sie fühlen sich dann vielleicht auch per se mit diesem schlechten Material, mit diesem unpassenden Material nicht so sicher.

[01:25:27] Oder ist es diese Männerdominanz, das Mansplaining und was auch immer, was man da hat, wo man sagt, das ist vielleicht eher etwas, wo selbst die Frauen, die mal in die Flieger -Community reinschnuppern, mal einen Kurs machen, aber dann irgendwann doch aufhören. Was würdest du sagen, was ist vielleicht das größere Gewicht? Ich

[01:25:47] **Jutta Reiser:** glaube schon tatsächlich, die Männerdominanz ist das größere Problem. Das andere Problem lässt sich beheben und es wird auch zunehmend kleiner. Da gibt es immer mehr Hersteller, die darauf achten, dass die Dinge passen und es gibt ein anderes Bewusstsein dafür.

[01:26:01] Ich hatte einmal eine Kiterin am Startplatz in Meduno, die hatte mit Fliegen sonst nichts zu tun, war aber Kiterin. Und wir sind bei richtig viel Wind im Tandem raus und ich wusste, die kann das eben auch. Wir haben echt zusammen überlegt. Wir waren die Ersten, die gestartet sind mit Copa Starter im Tandem. Die hat das alles voll mitgemacht. Wir sind gut geflogen und dann habe ich gesagt, hey, wie wär's? Kommst du auch dazu? Und dann guckte die sich um und sagte, war wirklich die spontane Antwort, da gibt es ja gar keine Frauen.

[01:26:33] Verstehst du? Dieses Gefühl von alleine

[01:26:40] zu sein. Jetzt kenne ich die Kite -Szene

[01:26:43] **Lucian Haas:** nicht, aber gibt es in der Kite -Szene viel mehr Frauen?

[01:26:46] **Jutta Reiser:** Das weiß ich nicht. Das weiß ich nicht. Aber ich weiß halt, dass sie Kiterin war. Habe ich keine Ahnung, ob es da mehr Frauen gibt. Aber es war eher so ein spontaner Spruch. Da sind ja keine Frauen.

[01:26:59] Ja, wir sind weniger. Wir sind weniger, ja. Und es schrieb mir auch eine, sie möchte gerne selber wahrgenommen werden. Wenn ich mit meinem Partner an den Startplatz gehe als Frau, ist tatsächlich so, dann ist der Mann der Flieger und die Frau ist, vielleicht hat das deine Frau auch so erlebt, die kleinere Fliegerin. Und du wirst angesprochen und sie ist das Beiwerk und vielleicht ist auch da ein Bedürfnis nach, wahrgenommen zu werden und die Sprechpartner zu finden.

[01:27:34] **Lucian Haas:** Was, machen wir mal als letzte Frage, was würdest du dann Frauen empfehlen, wenn sie irgendwo, hier der Verein Flugliebe, das ist jetzt nicht nur auf die Pfalz bezogen, auch wenn du jetzt hier deinen Sitz vielleicht hier, in der Pfalz hast oder so. Nee, wir sind

[01:27:50] **Jutta Reiser:** bis Österreich, bis Schweiz, bis Nordost, wir sind sehr weit versprengt.

[01:27:55] **Lucian Haas:** Aber das ist ja auch etwas, wo man sagt, man trifft sich nicht ständig lokal irgendwo, sondern man organisiert mal eine Ausfahrt oder mal ein Treffen sonst irgendwo. Was würdest du denn für den Alltag der Flugpilotinnen, denen empfehlen, wie können die, wie soll man sagen, mehr Weiblichkeit in der Fliegerei leben oder mehr weibliche Energie, in ihr Umfeld mit reinbringen?

[01:28:21] **Jutta Reiser:** Also das erste Mal, was ich sage, geht oft fliegen. Das erhöht die Sicherheit. Also Abkleider, auch fliegen, dass man das schätzt und lernt und genießt. Also so habe ich fliegen gelernt hier. Zwei Jahre hochgelaufen, runtergesprungen, mehr war es nicht. Also oft fliegen gehen und sich tatsächlich, wie es ja jetzt auch überall stattfindet, Gruppen finden, wo andere Frauen sind und nachfragen. Vielleicht auch in ortsnahen Vereinen, habt ihr auch schon eine Gruppe, wo nur Frauen sind? Wirklich konkret nachfragen, ob noch andere da sind, mit denen ich zusammen fliegen gehen kann, weil die Atmosphäre eine andere ist, weil das Erleben ein anderes ist.

[01:29:07] Sich zusammentun, vernetzen, zusammentun und die Sache leben. Und vielleicht auch mal, das haben mir jetzt einige erzählt, Fortbildung. Also in Sicherheitstraining nur mit Frauen, hat mir eine ganz begeistert erzählt, wie groß der Unterschied war für sie in einer gemischten Gruppe und in einer reinen Frauengruppe, dass die Entwicklung eine viel größere war in der reinen Frauengruppe, weil eben all

[01:29:42] das, was wir besprochen haben, eben da nicht vorkam und weil alle Emotionen Platz hatten, die da waren. Nun

[01:29:50] **Lucian Haas:** sind die Sicherheitstrainer aber auch meistens Trainer. Also ich kenne sehr wenige Frauen, die Sicherheitstraining leisten. Ja. Und es war vielleicht auch interessant, inwieweit die Trainer sich dann mit so viel Frauenpower da zurecht kommen oder nicht. Da muss man sich wahrscheinlich auch zumindest den passenden Trainer dann dafür suchen.

[01:30:10] **Jutta Reiser:** Ja, das muss passen, aber menschlich muss es ja immer passen, damit das gute Mittel Lernen und Lehren gut geht, muss es auch menschlich immer passen. Da muss man schon mal gucken. Ja, der eine, der Judith damals bei ihrem Infinity trainiert hat, den hat sie auch mal gefragt, da hast du eine Frauengruppe gehabt. Und da hat er auch gemeint, was? Der einzige Unterschied, den er bemerkt hat, ist, dass es mehr Klopapier gebraucht hat, sonst hätte er keinen Unterschied gehabt.

[01:30:40] Ja, aber für die Frauen ist es ein Unterschied.

[01:30:41] **Lucian Haas:** Ja, aber er saß auch unten, hat vielleicht die Gespräche am Startplatz dann gar nicht mitbekommen. Ganz sicher nicht mitbekommen. Ja. Er wollte das

[01:30:48] **Jutta Reiser:** auch nicht, ja. Und

[01:30:48] **Lucian Haas:** was da so alles ausgeteilt wird.

[01:30:53] Zum Schluss vielleicht noch ein Tipp von dir. Gibt es irgendwo sowas wie, wie soll man das nennen? Ein Infoboard, eine Information, etwas, wo was zusammengefasst ist, wo man sagt, wenn ich mich dafür interessiere, wo

kann ich vielleicht solche Frauengruppen finden? Auch bei mir in der Region oder eine WhatsApp -Gruppe oder sowas. Gibt es sowas?

[01:31:15] **Jutta Reiser:** Also, da fällt mir ein, das kommt auf meine To -Do -Lust. Ja, das wurde letztes Jahr in Flugliebe schon angemahnt, dass wir alle WhatsApp -Gruppen, die es gibt, in Region einmal sammeln. Ich schreibe mir das jetzt auf meine To -Do -Liste und dann wird es das auf der Flugliebe -Seite geben. Und ich denke dran, ja, und alle, die das hört, meldet euch bei mir, Jutta, und schreibt, welche WhatsApp -Gruppen es in welcher Region gibt. Und dann machen wir eine Sammelliste und ihr findet die dort. Dort, wo ihr euch vernetzen könnt. Passiert in den nächsten zwei Wochen.

[01:31:54] **Lucian Haas:** Dann sollte das online sein, wenn dieser Podcast rauskommt. Ich werde das dann auch entsprechend in den Shownotes verlinken. Und mögen die Frauen sich dann mehr vernetzen und dann einfach noch mehr Frauenpower in die Fliegerei reinkommen. Ich

[01:32:09] **Jutta Reiser:** denke, es

[01:32:10] **Lucian Haas:** würde der Flieger -Szene auf jeden Fall gut tun. Danke, Jutta, fürs Erzählen.

[01:32:14] **Jutta Reiser:** Danke fürs Fragen. Und ja, war schön. Hat Spaß gemacht.

[01:32:22] **Lucian Haas:** In den Shownotes zu dieser Folge mit Jutta Reiser findest du nicht nur den Link zum Verein Flugliebe, sondern auch zu speziellen Angeboten für Frauen und einem von Jutta mitverfassten Text, in dem noch einmal ausführlicher die Vorteile kleiner Schirmgrößen für leichte PilotInnen dargelegt sind. Wenn du noch mehr inspirierende Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens hören willst, dann empfehle ich dir dafür zwei Schritte. Erstens, du abonnierst Podz-Glidz im Podcatcher deiner Wahl, um keine Folge zu verpassen. Und zweitens, du wirst zum Unterstützer meiner Arbeit. Auf meinem Gleitschirm-Blog Lu-Glidz.blogspot.com findest du unter dem Punkt Fördern alle nötigen Infos und Links, wie du diesem Projekt mit einem frei wählbaren, großen oder kleinen finanziellen Beitrag weiter eine Basis geben kannst.

[01:33:13] Allen Förderern sage ich Danke. Startet früh, landet spät, fliegt weit, aber bleibt safe. Bis bald, euer Lucian.

English

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

Show notes

Women are completely underrepresented in paragliding. Jutta Reiser talks about how that could be changed

Looking at the launch sites in Germany, Switzerland or Austria, it quickly becomes clear: the paragliding scene is dominated by men, women are a minority. At the DHV, for example, the proportion of women among the members is still only at 13 percent. This is significantly less than in other alpine sports.

When you ask women like Jutta Reiser why that is, a decisive part of the answer is: The cosmos of paragliding is strongly shaped by male thought and behavior patterns. Many women do not feel comfortable in that. They lack like-minded people with whom they can cultivate and share a less performance-oriented, but more emotion-oriented approach to flying.

The 56-year-old Jutta Reiser is a flight instructor and the chairwoman of the association Flugliebe, which she co-founded. This association aims to promote women's aviation – among other things by showing ways for female pilots to network. One idea is: if women also go flying just with other women sometimes, an energy can emerge from this that ultimately benefits the entire paragliding scene.

If you might be a male podcast listener and think that a women's topic is nothing for you: Let yourself in and stay tuned! It is worth having a pilot's perspective told to you once in a while. Some of the female thinking and behavioral patterns might be exactly what we ourselves would like to cultivate at the starting and landing points sometimes, but don't dare to admit it to ourselves.

I can only present such special conversations to you in Podz-Glitz because there are supporters who financially support my work on the podcast and blog. Join in too. You can find all the necessary information about this in the Gleitschirmblog Lu-Glitz, specifically on the page "Fördern".

(Note: In the podcast recording, it is stated that this is episode 175. However, as correctly named in the title, it is number 174).

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

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

Music for this episode:

Track: Bottle of Something | Artist: Track Tribe

Youtube Audio Library

https://www.youtube.com/watch?v=_ynGaQ-SVwk

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/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
- Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
- Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>

- Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glidz-der-lu-glidz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglidz>
-

LINKS to Jutta Reiser

- Flugliebe e.V.: <https://www.flugliebe.net/>
- List of WhatsApp pilot groups: <https://www.flugliebe.net/index.php/de/login/flugliebe-netzwerk>
- Gemeinsam Fliegen (Flugschule von Jutta Reiser und Thomas Latzel): <https://www.gemeinsam-fliegen.de/>

The matter of floor space occupancy (Jutta's plea for small umbrellas):

<https://www.gemeinsam-fliegen.de/blog/die-sache-mit-der-flaechenbelastung>

Transcript

[00:00:03] **Jutta Reiser:** We live in a world where we constantly have to challenge ourselves. We have to be better, always have more performance, sell more, make more profit, more and more. And we take those exact same principles and apply them to our favorite hobby, where freedom is what matters most, and turn it into a competitive sport. That means we're already limiting ourselves while flying by saying it's only fun if I'm first, or at least second, or at least in the top ten. It's more of a restriction when I only think in this mode of higher, faster, further. And to break down these limitations, I believe women's flying definitely helps.

[00:01:03] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:01:07] **Jutta Reiser:** Stories from the planet. In the cosmos of paragliding.

[00:01:10] **Lucian Haas:** Today with Jutta Reiser. And I am Lucian Haas.

[00:01:17] If you look at the launch sites in Germany, Switzerland, or Austria, it quickly becomes clear that the paragliding scene is dominated by men. Women are a minority. At the DRV, for example, the proportion of women among members is still only 13 percent. That is significantly less than in other alpine sports. If you ask women like Jutta Reiser why that is, a decisive part of the answer is: the world of paragliding is heavily shaped by male thought and behavior patterns. Many women don't feel that comfortable in that environment. They lack like-minded people with whom they can share and maintain a less performance-oriented, but more emotion-oriented approach to flying.

[00:02:06] 56-year-old Jutta Reiser is a flight instructor. And the chairwoman of the club Flugliebe, which she co-founded. This club aims to promote aviation sports for women, among other things, by showing pilots how they can network. One idea is that if women sometimes go flying only with other women, an energy can emerge that ultimately benefits the entire paragliding scene. If you might be a male podcast listener and are already thinking about switching off this episode 175 of PODCAST, just wait and stay tuned. It's worth hearing an inside look like this—a pilot's perspective.

[00:02:50] Some of the female thought and behavior patterns might be exactly what we ourselves would like to maintain at the launch and landing field sometimes, but don't dare to admit it.

[00:03:02] I can only present these kinds of special conversations to you in the PODCAST because there are sponsors who financially support my work on the podcast and blog. Join in too. You can find all the necessary information about this on the Lu-Glidz Gleitschirm-Blog, specifically on the Förder page.

[00:03:25] Jutta, do women fly differently?

[00:03:30] **Jutta Reiser:** Yes, mostly. But, yeah, they fly differently. Yes, women fly differently. Often.

[00:03:38] Actually, of course not. They have smaller gliders, you all know that, they are usually lighter, they handle emotions differently. They feel more conscious to me when experiencing the whole of what we do. They are less focused on competition and performance measurement. They are a little bit less brave and a little bit less self-confident more often. Everything I say is a tendency and not a rule. They are more communicative.

[00:04:17] And yes,

[00:04:19] that, I would say, is all different for women.

[00:04:23] **Lucian Haas:** Now we have a lot of very, very different points to cover. We could actually go through all of them. Why are women different from men when it comes to flying?

[00:04:36] **Jutta Reiser:** Why? Oh, we could do a whole long podcast about that right now. Please. Yes, we are socialized differently, certainly still. There are many studies showing that women communicate differently. Exactly. As men, that's an essential point—we are all socialized to care more, to be more safety-conscious and less risk-tolerant. I believe that's a matter of socialization that we haven't unlearned yet.

[00:05:13] **Lucian Haas:** Well, flying is an individual sport, at least in the minds of most people. You might go up the mountain with others, but in the air, everyone is on their own, experiencing their own experience, their freedom, their feelings, their fear, their joy, whatever it may be.

[00:05:32] Are women still different from men in the air?

[00:05:38] **Jutta Reiser:** I haven't been in a man's shoes yet. I'd find it very interesting to be a man as a pilot for a day, with a larger glider and, yeah, with the decisions. With the corresponding feelings, just to swap places for once, that would be cool. I find the idea interesting. Are women different? I can really only speak for myself. There are days when I can deal with turbulence in the air and keep flying, and there are days when I can't. And Bindesmäuschen can admit that too—not today, it's twitching too much for me. I think men are learning that much more at the moment.

[00:06:21] But also to say, yes, I have emotions in the air too, I perceive them and I acknowledge them. I think we're on a path where men are also learning this and maybe communicating it more than 15 years ago. I believe they have these feelings too, but that men are also socialized and have feelings. It's happened to me many times that at the landing field, some pilot spoke to me and told me what terrible thing he had just experienced, really bad collapse stories and all that. And then the colleagues join in and suddenly the tone changes completely. And I've been very surprised by that quite often and sometimes I even say so.

[00:07:08] You just told me that you're glad to be on the ground, that you're still alive, and now you're sending your colleagues up the mountain. Something isn't right. That almost makes me a bit angry. But being able to admit that. Because I felt uncharacteristically comfortable. I was afraid. I was even afraid for my life. Women can do that faster here. Of course, I can imagine the sensations are similar in the air afterwards. That's a question of experience. If I have 20 years of flying experience and know that a collapse won't take me out of the sky, then while it does increase the pulse, it won't fundamentally change anything. If I'm a rookie and it doesn't matter if I'm a man or a woman, and I'm experiencing a collapse in the wild for the first time,

[00:07:57] then my pulse will be correspondingly high and hopefully I'll be scared too, otherwise something would go wrong.

[00:08:03] **Lucian Haas:** Now you're a woman, but can you imagine why a man who just told you he was scared for his life, and then other men join in and maybe it was a heroic feat he just accomplished with his collapse, and now he's just standing on the ground. Wow. Yeah, now we're going up again and throwing ourselves back into those turbulent air masses. Can you imagine why that switch happens?

[00:08:29] **Jutta Reiser:** Yes, I think a lot of it in our sport is about recognition

[00:08:36] ...our performance, our heroic performance. It's a lot about recognition. Yes, I think many of our flying men are also very conscious of that. And that's why we also have...

[00:08:53] Yes, we make comparisons and fly in competitions, which I personally—I don't want to deny this—sometimes like to do, every now and then.

[00:09:04] But we measure ourselves against each other, that's something human, but it's about recognition in a group of men. And it's still a male society that rewards someone for being brave and overcoming dangers.

[00:09:22] Like a superhero. There's a huge danger and I tackled it, this danger, and overcame it. And I'm proud of that. And now we're tackling this danger together. So, like a feeling of pride, recognition—those are the feelings, I think, for a man, to switch to that.

[00:09:45] **Lucian Haas:** Don't women look for recognition?

[00:09:47] **Jutta Reiser:** Yes, but I think they seek it differently. May I tell a story about an experience? Absolutely. So, regarding one of the women... That

[00:09:56] **Lucian Haas:** was one of the first

[00:09:56] **Jutta Reiser:** The flight festival in Lenk. There were 100 female pilots who met there to fly together. There was the current world champion in aerobatics at the time, Gabi Fonk. Yes, Gabi Fonk was with us. She flew, and everyone was completely thrilled by what she was doing up there in the sky. And she received a huge round of applause from all those pilots. But there was also a pilot there who hadn't flown for three years out of pure fear. And she just flew down once, gathered her courage. And she was received with just as much applause as Gabi Fonk.

[00:10:43] And I find that sensational. Their achievements were acknowledged, no doubt. But they were very different performances. But women can acknowledge the step the other woman took—the one who, after three years of wanting to do it but not daring to, finally gathered the courage to take off, fly, and land well. Not to do it anymore. She received the same resonance.

[00:11:11] **Lucian Haas:** But this woman, who hasn't flown for three years. I can imagine if a man hadn't flown for three years. So I assume this woman had already mentioned having these difficulties. And before the takeoff, maybe 99 women knew. There's the hundredth one who is just now making her first flight again after three years. And for her, it's an incredible hurdle to overcome.

[00:11:33] **Jutta Reiser:** Yes.

[00:11:35] I

[00:11:35] **Lucian Haas:** I could imagine a man who hasn't flown for three years, who has the exact same feelings and the insane struggle of "How do I do this now?" He sits on the edge of the launch site, but is completely silent. And says nothing. And no one knows what's actually going on inside him.

[00:11:52] **Jutta Reiser:** Yes, I believe so too. And that's the main argument. When women are among themselves, what distinguishes them as flying women who are only among other flying women—it's communicated differently. Much more benevolently, much friendlier, much more openly. We are also open. It's okay to be embarrassed sometimes. We can talk about mistakes. The standards are obviously different. The openness is different. And it does us good. We develop under these different communicative conditions. Better, even. That doesn't mean we don't seek out challenges. But we can communicate our weaknesses, perhaps we can communicate our weaknesses better.

[00:12:38] As this man, who is now sitting there alone—by the way, I'm experiencing this again as a woman, that I'm being told these kinds of stories. By the men? By the men. I actually think it's because I'm a woman that I'm being told these kinds of stories. And then it's exactly the same. I completely agree with you there. Just like with the men. But to communicate that in a flying men's group, wow, I think that would be difficult. Right?

[00:13:08] **Lucian Haas:** Because a man has to show strength toward another man, but toward a woman, you can show weakness—or whatever is behind that.

[00:13:18] **Jutta Reiser:** Maybe that is in

[00:13:19] **Lucian Haas:** our... man, with a double -N, it's even meant that way now.

[00:13:21] **Jutta Reiser:** Yes, I think that's still often the case in our heads. The trust base is somehow faster. But we all know the crude remarks at takeoff and at the landing field. They happen among men. I also know a flight instructor who recently told one at takeoff, you always have to take off like a girl too.

[00:13:47] There was, of course, a lot of laughter.

[00:13:50] **Lucian Haas:** Among men? Actually, among everyone.

[00:13:52] **Jutta Reiser:** One woman had said, yeah, you have to... actually take off like a girl. It was like, so hesitant. Yeah, at least it was hesitant. That's what she probably meant. It needs more takeoff impulse. But it was put in that phrasing and there was a lot of laughter. And being a girl has always been a slur among you men, hasn't it? Flying like a girl. Judith made that her title back then. Flying like a girl. Joala, then I'm just a girl. Then I fly like a girl. I'll make that my strength. They seem like... indefensible weaknesses.

[00:14:29] **Lucian Haas:** So I don't know if it's bad. I don't think I'd find it bad if someone said, "You're flying like a girl today." Because sometimes... I mean, I know many women and girls, in quotation marks—there aren't that many young female pilots, at least not ones I actually experience.

[00:14:45] But in terms of flying, they often have a good feel for it, let's say, from what I've observed. And especially in thermals and stuff like that, they are often much less aggressive with the brake or something like that, but rather let... themselves really drift with the lifts. And that's actually an ideal that I'm also trying to achieve for myself, whether that's girly or not. But I think sometimes you can take the girls as a good role model. And if it were like that, I'd say, wow, apparently I flew with feeling. That's not a bad thing.

[00:15:14] **Jutta Reiser:** Yes, wonderful. I wish there were even more men at the launch site like you.

[00:15:20] **Lucian Haas:** What is it like when you're at the launch site with men? Yes. If there aren't ten other women there, but you're the typical one here—probably, if you go to a launch site in the Palatinate, you're a woman and there are ten other men, I guess. Mostly, yes. Do you ever speak up about a feeling you're having there? Or is that something you really only keep to yourself in a male environment and say, they wouldn't understand anyway? They'd just give me a weird look.

[00:15:52] **Jutta Reiser:** Yeah, I might have to start by criticizing myself right away. I haven't tried that often yet. I'm for myself. Yeah, I'm often for myself. I probably isolate myself with my way of flying and then I'm for myself. I make fewer statements about my impression of the weather, the flight conditions, or materials, than I would in a women's group. No, I'm more for myself there. Why do I do that? That's actually based on experience.

[00:16:36] You know the term mansplaining, too—how you can quickly get the world explained to you by flight students. It happens very fast.

[00:16:46] **Lucian Haas:** So, just a note, you're a flight instructor. And you have students who then explain the aviation world to you?

[00:16:52] **Jutta Reiser:** No, but it happens quickly. It happens fast. You get the world explained to you. That happens often. And I don't feel like dealing with that. And by now, I'm not always very polite about it either. And yeah, I'm just not in the mood for it anymore. That's why I pull back, even though I like... Of course, I like talking to men too. We're doing that right now. No, I like talking. But about flying, specifically, when I'm alone, less with men. As soon as other women who also fly join in, we women talk. About the local flying weather, specifically here among women. Also always with the question, we have the smaller glider now, we're lighter.

[00:17:39] Are those also conditions we can fly with, like the weight class, the glider size, and so on? So, under our circumstances, with our conditions. We discuss that if other women do show up at the launch site. Yes, among ourselves. Right, yeah. But no, I withdraw from that. I give

[00:18:01] **Lucian Haas:** I'm joining you. We're currently sitting in Jutta's kitchen. The church bells are just from the local village church, in case that comes up and you need to place it. Jutta, how did you actually discover the topic of women flying in terms of your aviation career? Or when did it become an issue for you?

[00:18:25] **Jutta Reiser:** So, first of all, I just wanted to fly myself. The desire to fly was there. You dream about that as a child. And now, all of a sudden, the possibilities with a paraglider were there. And I just wanted to fly. At first, I just noticed, registered, that I was doing this in an environment where 90 percent are men. I didn't understand that right

away, because there's no reason for it. Motorically, we are just as capable, or as you say, maybe even more gifted because we're sometimes more sensitive with the brakes. Talking to the wind, playing with it, was just a simple observation. That was the first thing.

[00:19:10] Then I started out early as a flight instructor, because I'm also a teacher by profession and I really enjoy teaching or passing things on. I'd call it passing it on, and I really, really love sharing joy. And then, in school, the experience was clear: sharing joy is easier with women too. We're standing at the landing field, I've had a collapse for the first time or we're happy or I've taken off from the landing field for the first time. Sharing this joy, this experience, it's a wonderful experience, and I've actually had that especially with women.

[00:19:55] That actually happens less with men. Sharing the joy over something experienced while flying. Like...

[00:20:04] **Lucian Haas:** do men deal with that more internally, based on your experience?

[00:20:07] **Jutta Reiser:** Yes, I had that feeling early on, when I flew over the Rhine here for the first time. I was just so incredibly happy to have flown over the Rhine with such a paratech glider. That's quite a few kilometers. And I wanted to tell everyone what I had experienced and everything I had seen. And I noticed that the men there became completely silent, that I was very much alone with my joy, and that they might have even perceived it as bragging. And I realized, oh, you can't tell it like this here. And I was then alone with my joy about it. And that was a bit sad. And I think that was one of the first reasons to say—and I can also be happy for others when they have experienced something—that sharing this joy is the biggest thing for women.

[00:21:01] And then when I was teaching, I noticed that women often need something different. They need more time, for example. And a calm approach.

[00:21:13] **Lucian Haas:** More time for what?

[00:21:16] **Jutta Reiser:** To learn. For example, I once had a student who started learning to fly together with her husband. They both did the basic course. So they were both equally good, they were good. And then, when they were doing the high-altitude flight course, they were standing up there—I don't know what it was, on the mountain—and were supposed to go down. And she said, no, I'm not doing that now. I want to do another basic course. She did that. I thought, oh, what, I'd want to go down now. But okay, she did another basic course, spent much more time on the ground with her glider to learn it, and is now alone and independent. And then at some point she said, now I'm ready. And she was very fast, I'd say, a better pilot than her husband.

[00:22:01] I didn't follow up with her. But I also noticed that she needed much more time and much more self-confidence to have the courage to have a lot of altitude underneath her while flying. That's one example.

[00:22:19] **Lucian Haas:** Is that also an example of what you said earlier, right at the beginning, where you used so many adjectives to describe what's different about the women? There was something in there, too—they are definitely more safety-conscious.

[00:22:31] **Jutta Reiser:** Yes, absolutely.

[00:22:33] **Lucian Haas:** Is that also something you see as a safety awareness, this woman saying, "No, I don't feel safe enough with this yet to jump out here at 700 meters above ground. I just want to do the 100 meters first."

[00:22:45] **Jutta Reiser:** Even though she knows exactly what's going on—I mean, you don't have to explain that to her—I could also say that you're much more at risk at 20 meters above the ground than at 700 meters, because you have your parachute with you. Basically, nothing can happen to you in calm air. You don't need to explain that to her. It's just a feeling. And she's also aware that it's a feeling and has nothing to do with the actual conditions. But the feeling is there, so let's pick up from that point and just do two basic courses before we have 500 meters under our butts.

[00:23:17] **Lucian Haas:** Do men more often push through their feelings when flying?

[00:23:23] **Jutta Reiser:** Well, I think those feelings are there. They aren't at all different. They're just less communicated and probably also pushed aside faster. Yeah, I mean, we can all push feelings aside.

[00:23:39] Yes, I think the topic of feelings is a minor one.

[00:23:46] So, another story, situation two: Werner and I are standing at the launch site. The conditions are turbulent. We're both experienced pilots, and two rookies come into the Pfalz and say, "It's doable, we're going out." And, yeah, my colleague just totally flipped out and said, "Look, there are two experienced pilots standing here. Just look at what's out there. There were collapses, it was clearly visible. So the air is really, right now, not fun, okay? And you think you can fly that now? That can't be true." Maybe it's not yet this taking the time to perceive it. Maybe that's missing a bit.

[00:24:32] The perception, the readiness to perceive, to perceive the time. How the conditions really are and what the feeling for that is. Yes. On the other hand, we have such good gliders now, such good A-gliders, that can take so much, that I really wonder who goes out flying in which conditions, at what learning stage. Where it's swaying and wobbling. And I think, you don't have control now, it's such a need for me. I have to have control. If I feel like the air has more control than I do, then, then I don't go.

[00:25:09] **Lucian Haas:** Elke Mautel, the SIV trainer, has a nice saying. He says—at least that's how he told me when I was in SIV training—yeah, when you start, it's like in a cinema,

[00:25:25] Only in a cinema, if you don't like the movie, you can leave at any time. But if you get into this flight, you can't just leave whenever you want. You have to think this movie through, or rather, fly it to the end. Mhm. And some people just bail without even saying, "Well, the beginning of the movie looked great" or something like that. "I liked the title." They just bail into the beautiful scenery without considering what else might happen in the movie later on. Mhm.

[00:25:56] From the way you're describing it just now, do you think that because women are also slower—where you say some might need longer to make decisions, like saying "I really want to start now" or something—that they really do think this movie through to the end?

[00:26:17] **Jutta Reiser:** Women certainly think in pictures.

[00:26:22] Yes, yes, yes, yeah, I'd say so. Exactly, the idea that they're looking at the other planes. Oh, I have to be out there too. I have so much headwind. I might not make it forward. Maybe I'll only reach the landing field if I hit my speed bar. It has to be engaged. Yeah, this mental cinema. I think women have that much more often, actually. Yeah, this observation of the circumstances, the flight conditions, and this cinema in the head of what could happen, they have more of that in their heads than many. Always, right, tendentially, and not all.

[00:27:08] Yeah, yeah, I think so too. But for me personally, sometimes there's such an uncontrollable joy that I don't have time to spend ten minutes at the launch site looking at the conditions, but then I see that it's flyable. And then I just head out with my gear and think, oh yeah, I want to. And I don't have any more time to wait. But of course.

[00:27:27] **Lucian Haas:** Sometimes all the signs are there from the very beginning. And you here in the Palatinate, you do—I think you at least do—really enjoy Hike and Fly. And then you're already standing down at the landing field and can see them flying from below. And when you hike up, you keep looking to the right and can actually see how they're continuing to fly. As a flight instructor, you probably also have a good eye for recognizing how they're flying and what I can figure out about the conditions from that. When you're at the launch site and see that the wind is right and everything else, then you say, there won't be any big surprises for me out there now.

[00:28:00] **Jutta Reiser:** No, not that either, of course. But I actually enjoy flying alone, and I've done that since early on. That changes very, very, very much. You've probably already experienced that too. You make your decisions much more consciously, you think about them much more precisely. I also find it very, very exciting in Hike and Fly when you even pick out and find the launch sites yourself. Like how consciously all that mental processing happens and how decisions are made. That's good training, yes. I think women might perhaps need other people to go along with them more. They do make their own decisions,

[00:28:48] but, yeah, because they also like to communicate and say, what do you see and what do I see? That's something different at the launch site. I see there's a Lenti back there. Oh, I didn't see that at all. I only see the good headwind. I see, I hear the trees rustling. It might also be a bit too strong. Ah, I only saw the little windsock down there. What do you see, what do I see? I think this kind of perception in women is also more about exchanging information.

[00:29:20] **Lucian Haas:** More interconnected thinking. Yes. What's the nice word for that? This, I can't remember the exact term, yes, collective intelligence. Or what's it called? Swarm intelligence. Swarm intelligence. Do women have more swarm intelligence, so to speak, because they use it more—well, maybe they don't have more of it, but they use it more? They use it more. That

[00:29:39] **Jutta Reiser:** I would say, yes. They use it more. In any case, yes. And when women are among themselves, they can discuss their topics—and there are topics that only affect women—then they can discuss those too. They would never do that in mixed groups. So, I'll give you an example, it might be a bit embarrassing, but recently in a women's course, one woman said in the group, "I'm on my period, we're out all day, where am I supposed to put my tampons?" You can imagine that a question like that wouldn't be asked in a mixed group. And why shouldn't it also happen sometimes in a closed group, where a woman dares to ask that question and solve the problem?

[00:30:26] **Lucian Haas:** Because then others see that they have experience with it and say, I always have a little bag with me anyway, or whatever. That's how it is. And the man says, what

[00:30:34] **Jutta Reiser:** for topics, again, women. Exactly, exactly, that's how it is.

[00:30:40] **Lucian Haas:** Now we've drifted a bit from the original question. Let me go back to that, taking a bit from your story. How you got into this topic of women's flight—women's flight in the sense that you saw something wrong there. You wanted to do something about it. You wanted to, I want to bring the women together, to get involved in some way. When did it happen that you said, hey, maybe we should do something about this organizationally in some way?

[00:31:11] **Jutta Reiser:** So, I think it started specifically when I began instructing.

[00:31:18] In 2006, during those basic courses, I was in the Odenwald a lot. And I already had the experience from when I worked as a flight instructor that many people stayed with it and just got their asses in gear first. So I thought, maybe it's because of the role model effect—if one woman can do it, we can all do it. I don't know what the reason was. But the dropout rate among male students, who were definitely, definitely super, super, super, super good, was higher.

[00:31:53] I've already thought about what the reason for that might be.

[00:31:55] **Lucian Haas:** I might not have fully grasped that yet. And maybe some listeners haven't either. But just to clear that up: the dropout rate, or people being more likely to stop their flight training, is higher when they have a female flight instructor. Okay, so I understood that correctly.

[00:32:09] **Jutta Reiser:** That's exactly how it was.

[00:32:12] That's why I was with the primary schools for a long time. And there, I also noticed that women—I told one story where a woman said she was doing a basic course twice—I noticed that. Then I occasionally had couples come in, and I had certain experiences there too. For example, if the man was already flying and the woman came and wanted to as well, so that they could share the hobby in their free time, that is, learning to fly.

[00:32:41] That sometimes brought about difficulties, especially when the men stayed and helped out. And that it was different when the men were gone. I noticed this difference. And yes, that is a very essential difference, actually. It's almost always the case that women learned more relaxed when their partners weren't there. It was really noticeable.

[00:33:13] **Lucian Haas:** Even if there were otherwise only men there, in the group, maybe. Yes,

[00:33:17] **Jutta Reiser:** yeah. So as soon as the partner isn't

[00:33:18] **Lucian Haas:** ...then it was more relaxed. You don't have to prove anything to them, show them anything, whatever.

[00:33:24] **Jutta Reiser:** Exactly, yeah.

[00:33:28] And this desire to help from the partners toward the women is sometimes more of an obstacle. If the laypeople sort it out, the woman can do that herself. Maybe she needs five or ten minutes longer, of course, because she hasn't done it as often as the man. But that's really not actually a help. Or if, alongside the instructions a flight instructor

gives, clever tips come from the man who's already flying, is that helpful? I think we should all ask ourselves much more often: when are our tips and advice actually helpful?

[00:34:05] That was often not the case. I noticed that it goes much better when they aren't there. Of course, you also have to... I've asked this before with a couple I once watched all day long... she kept running down the practice slope. She never flew and there was no reason for it. She had her hands up and technically did everything perfectly, but she always ran all the way down the slope in Lindenfels, through the trees. All day long. And I was almost desperate with myself. And then I took the woman aside and asked her, "Tell me, do you actually want to fly?" Short pause, irritation, as it often is with good questions. And then she said, "No, no, actually I'm doing this because my husband..."

[00:34:50] And then it was settled, it was out in the open, and the woman didn't have to learn to fly anymore and knew she didn't have to.

[00:35:01] Yes, I think this realization is also good. Then

[00:35:07] **Lucian Haas:** ...I'm getting back to my question. I noticed it during the schooling. You noticed it during the schooling. But when did the intention come from you to say, I really want to do something there? I mean, one thing is just the observation.

[00:35:19] **Jutta Reiser:** and that

[00:35:20] **Lucian Haas:** ...another is to say, hey, I want to put energy into that. I mean, I want to move something forward. In whatever form. And when did that happen, and what were your first ideas? What did you start with?

[00:35:32] **Jutta Reiser:** Okay, that naturally evolved. It's simple. I had a dear friend who was into aviation here in the Pfalz.

[00:35:43] And yes,

[00:35:46] different communication again. We just laughed off a lot of the "guy talk." We often had a good time there, whereas I usually felt rather alone among all those men. That was Beate, that was good. And yes, at the latest when Beate was no longer there—she passed away, but not in a plane crash, she passed away—I noticed something was missing. And then I kept forming WhatsApp groups to say, hey women, there are few of you here in the Pfalz, you know our conditions. It's actually not that easy to fly here. You can also come here and talk to me, just to get even more women to the launch site.

[00:36:32] So it started with these WhatsApp groups, that's how we did it. Then I wrote an article, which was many years ago, that got a lot of resonance. Women fly differently. And of course, the response was funny, there was a lot of outrage. Everywhere it was, "Women don't fly differently, we have to do exactly the same thing." Of course, we have to do exactly the same thing, but not quite. There was a lot of reaction to that. And then there were the encounters with Judith Turia—I don't even know where we met for the first time—and Katrin Ganter, who had already started the Women's Flight Festival. And then the three of us said, let's do a festival, just a real festival.

[00:37:19] That means we're feasting and we're only flying with other women. And I had... That

[00:37:25] **Lucian Haas:** there were these women's aviation festivals in Lenk, in Switzerland. In Lenk

[00:37:28] **Jutta Reiser:** in Switzerland, exactly. That was, I think,

[00:37:29] **Lucian Haas:** five or six years ago. Yeah, around that time. Probably before Corona.

[00:37:33] **Jutta Reiser:** Yes, just before Corona. And there were especially German female pilots coming there, which was very surprising. Well, I had drummed up a bit of publicity, but out of those 100, I think 80 were German female pilots.

[00:37:50] And that's when I consciously experienced for the first time what kind of topic this is, how much strength and energy is involved when women fly together and support each other. From the story I told earlier about the woman who hadn't flown for three years, to Gabi Fonck as an acrobat pro pilot and Jude Thurier as a former acrobat pro pilot, who

show us what you can do with such a glider and how much energy is in it. Many great women were teaching. Ellie Ecker was still there.

[00:38:33] Sonja, who also participates in X-Alps flying in Switzerland. These were great pilots who passed on their knowledge to fly with women. It was a great experience. And that's when I knew it was a big topic. And we have to stick with it. And then followed the step of founding the association Flugliebe with a few friends, with the goal of promoting women's aviation sports, so that we can become more of it.

[00:39:03] Specifically for that.

[00:39:06] And to network more, that's the art of it. How do I get in touch with other female pilots who can take me to a new flight area, show me where I can fly and how I can fly, simply because they know the area well? That's easy enough. How do I network to move forward and have new experiences? And in a setting that feels good for me. Just like that.

[00:39:34] **Lucian Haas:** Since when has Flugliebe been around?

[00:39:36] **Jutta Reiser:** We've been around for three years now. We're 25, 26... we started in 2023.

[00:39:44] **Lucian Haas:** And how many members do you have?

[00:39:46] **Jutta Reiser:** We're over 100 now.

[00:39:48] **Lucian Haas:** And all women?

[00:39:50] **Jutta Reiser:** No. No, 80% women. There was a long discussion in this founding group. We were six women and two men.

[00:40:02] Whether we—no, the men were so sidelined. Whether we let women in or not. We had that for a very, very, very long time. Whether we

[00:40:10] **Lucian Haas:** Letting men in, you mean? Letting men in, oh my god.

[00:40:13] **Jutta Reiser:** Yes, letting men in. We've discussed that at length over several generations. And the idea was initially only to do it for female pilots. But especially the younger female pilots said we live in a time where you don't exclude anyone anymore. And that argument actually convinced all of us. So men are also allowed to join, those who say we want to support women in aviation so that there are more of you.

[00:40:44] **Lucian Haas:** But are the men just supporting members? Or, if you do events, maybe go on a trip? Or, I don't know, you could just tell us what kind of events you offer right now. But can the men be involved? Or are there things where it says, no, this is exclusive. This is for women.

[00:41:02] **Jutta Reiser:** So we had it written in our texts that I always only write about female pilots. Just for the sake of it, it's funny. And of course, we mean all pilots.

[00:41:17] Yes, the men are actually included. Yes, the men are actually included. And it's okay. But until now, it's always been the case that the women have dominated the groups when we were traveling or were somewhere. And the men who are there really enjoy this different atmosphere. Yes, that's how it is. They are allowed to be there. Maybe we'll do an online event exclusively for women. Here, we want to talk to each other in groups. Those could be topics like menopause or menstruation and flying. We just don't need men there when we discuss that. Nor do we need understanding ones.

[00:42:03] And I don't think it would interest you either.

[00:42:07] **Lucian Haas:** Even in, I don't know, maybe it would interest you. But at that level of depth, where it's probably being discussed, as a man you'd say, I'm results-oriented. So if you've found a solution for how to handle menstruation, then I can tell my wife what she should do when she's flying. Yes, exactly. You'd like to have that information. But you probably wouldn't say, I need to discuss this for two hours now and imagine some images that I don't want to imagine right now.

[00:42:34] **Jutta Reiser:** Exactly, for example.

[00:42:35] **Lucian Haas:** But if the men are there now—not for these period talks or anything like that. Yeah. But maybe you're going on a trip or doing something else.

[00:42:46] Do these men participate in your—and I'm saying "your" deliberately—women's communication? Mhm. Or are the men actually the silent observers? The little mice who say, "I'm enjoying this, I think it's nice to get a taste of this women's atmosphere. I'm getting a sense of something I don't really pick up on with the men." That has something to it, too. But they still don't really open up themselves or show their own feminine emotional side or whatever.

[00:43:16] **Jutta Reiser:** That's how I'd put it at the moment. Yes, that's actually the case. They are more like the quieter companions, tendentially, not always. There are others too, but they're more like the quieter companions who listen, enjoy the atmosphere, or also respectfully step out of the circle when they notice the topic isn't for them. Many men say they like the aspects we prioritize when flying. This experience of and this simultaneous ability to let go of, like, I'm doing a glider flight at sunset, I'm filled with happiness, and I flew 100 km beforehand, I'm filled with happiness—that both of these have their place, and men too.

[00:44:07] ...not feel like they have to be with the ones who flew the 100 km just to be included, to belong to the community.

[00:44:18] That, that's what women have always told me, they said it so beautifully. He said, oh, what does it matter? In the evening, all that counts is who tells the best stories.

[00:44:32] **Lucian Haas:** With the men or with the women?

[00:44:33] **Jutta Reiser:** He said that for everyone, actually. I mean, it doesn't matter, he's really someone who can fly thousands of kilometers and loves flying, but in the end, he says it doesn't matter. The main thing is that everyone tells their own...

[00:44:48] **Lucian Haas:** good story. As Fly with Andy, he also had a lot of experience with people who were all over the world. He said I would go flying with him and in the end, it's probably the adventure, the freedom that everyone experienced there in their own way.

[00:45:05] You said you'd like for there to be more of us, so us women pilots—female pilots, "pilotinnen" is already feminine—you want there to be more of us. Why is that, though? Why should there be more women in aviation? I believe it...

[00:45:22] **Jutta Reiser:** would change the sport. It would... in what way? Make it even more beautiful than it already is. Even more beautiful. Make it even more beautiful, yes, because I believe that only men among themselves lead to what we've already discussed—even more competition and more elbowing and more of "who is the best, the biggest, the fastest, and the most beautiful" counting—and that women really internalize the aspect of versatility in flying, which does exist, much more, and the aspect of the experience much more. That the mental aspects that come into it, I think, already come strongly from women, from female pilots, into flying in general, that all these aspects will become more prominent.

[00:46:07] It will simply become more diverse and colorful. Do you think...

[00:46:11] **Lucian Haas:** you mean that, because many mental coaches are actually coaches? Yes. If you, that's right, if you say that.

[00:46:19] **Jutta Reiser:** Yes. Yes.

[00:46:21] **Lucian Haas:** If I were to... I can't name them all now, but the ones I have in mind, I'd say, okay, then there are. There are more women. It's 3 to 2, the ratio of female mental coaches to male mental coaches, or something like that.

[00:46:35] **Jutta Reiser:** Yes. This topic just opens up so much more, which is why I find that. And sports are so incredibly diverse. And you said earlier, the most mentioned keyword when flying, why do you fly, is freedom. We all

say freedom. That

[00:46:54] **Lucian Haas:** was in the preliminary talk where I said that. In case anyone is wondering where Lucian Haas talked about freedom, that was in a preliminary talk, but yeah, freedom.

[00:47:02] **Jutta Reiser:** But we all know that. Everyone eventually answers with the keyword freedom. But it's interesting, we live in a world where we constantly have to challenge ourselves. We always have to be better, have more performance, sell more, achieve more profit, more. Exactly the same principles. We take them into our favorite hobby, where freedom is the most important thing to us, and turn it into a competitive sport. That means we're limiting ourselves again while flying, by saying it's only fun if I'm first, or at least second, or at least in the top ten.

[00:47:48] It's more of a limitation when I only think in this "higher, faster, further" mode. And removing that limitation—I believe women's paragliding definitely helps with that.

[00:48:03] **Lucian Haas:** Do you think if there wasn't this "higher, faster, further" in paragliding, that more women would automatically be involved?

[00:48:16] **Jutta Reiser:** Yeah, we could try that in a course. We'd completely shut out the world—from magazines to everything else—and just say, this is our sport and you can experience all of it.

[00:48:35] Yes, I think that's how it is. A woman also wrote to me about the safety aspect. After she had her second child, she went back to an A-glider. She's been lectured by so many people, especially men, that B-gliders are actually much safer than A-gliders because she's faster then. She feels so comfortable with her Alpha. And she wants it that way now. This being lectured that I have to fly a higher glider because I'm actually capable of it—that's really grating on her. I think if we could let that be much more, the woman is even more aware of her responsibility than before.

[00:49:24] It's not that other women who don't have children aren't aware of this responsibility,

[00:49:31] says, I want to fly an A-glider. And without having to justify myself. And I said, I was really tired of that motto, of constantly having to justify that I'm flying an A-glider again.

[00:49:43] **Lucian Haas:** Now you just mentioned the example of the DRV. You said there are 87 percent men and 13 percent women. If women get interested in aviation sports now, they always run into this fear of flying from the men. They will always perceive that too. They arrive at the launch site, and there are ten men sitting there and one or two women. Somewhere, that average of 13 has to come out, if you're counting with ten.

[00:50:11] How can you manage that when there's such a purely numerical male dominance, and naturally, a male dominance in all the communication as well? How can you still manage to say, we're slowly increasing that 13 percent, we'll become 15, we'll become 17, 21, whatever. That would be my

[00:50:33] **Jutta Reiser:** dream, yes.

[00:50:35] **Lucian Haas:** How can you do that when there's actually such a huge male dominance there?

[00:50:40] **Jutta Reiser:** Yes, I think my experience now is that it works through networking. Many women talk to each other and make plans through the network. That's the big point. And that's happening everywhere in Allgäu, the WhatsApp group. You said you have them here. There are these WhatsApp groups everywhere where only female pilots make plans,

[00:51:06] where only female pilots network, feel looked after, and don't feel alone. I had one here now who's had her license for two years. She's never flown in the Pfalz before, she flew with me for the first time three weeks ago. She told me she was once at a mountain and there were so many men there explaining to her how it works and what she should do. And what she shouldn't do. And she said, I couldn't fly anymore.

[00:51:36] Yeah. To them.

[00:51:37] **Lucian Haas:** ...so much was explained that she says, I can't take it anymore. I clearly can't do justice to anyone here anyway, or what?

[00:51:43] **Jutta Reiser:** Yeah, exactly. It was like she felt completely overwhelmed. Even though it was probably a simple day. She was just completely overwhelmed by the flood of information and this feeling that she had to hold her own among men. So she didn't take off. And then we had a paragliding meet-up here in the Pfalz, a High-Can-Fly weekend. And she took off from two mountains there. Among others, a very, very difficult one, the Plättersberg, where you have to land between vineyards. She did great.

[00:52:18] Just the other conditions, the other atmosphere. I believe that. I think women need to network, find their topics, speak up, and find space for themselves to grow. And for that, they sometimes—not always, we do it very often—need to be allowed to be among themselves. I don't know a single argument that really convinces me as to why people don't want to allow women to hold events for themselves that would be considered legitimate.

[00:52:58] Why shouldn't that be the case? I mean...

[00:53:01] **Lucian Haas:** Look, we haven't really addressed this explicitly yet, but you're advocating for women to have safe spaces in aviation or the aviation community, in a sense.

[00:53:12] **Jutta Reiser:** Also, to have it, exactly that word, to be allowed to have it. But yeah, why shouldn't they be allowed to have that too?

[00:53:21] To be among themselves, in order to be stronger and more confident in their own tempo and with their own circumstances. To go to the launch site without having to justify themselves and without being pulled out of their own element. Like, how flying works?

[00:53:43] **Lucian Haas:** Are women so confident that when they come from a women's group and say, okay, I've encountered a different way of flying—let's just say—that flying is ultimately the same in the air, maybe. But I've experienced the surrounding stuff a bit differently now.

[00:53:58] **Jutta Reiser:** Yes. And

[00:53:59] **Lucian Haas:** then they might go back to their club, their launch site. Yes. Back to a familiar environment where it's 90 percent men, 10 percent women, or 87, 13, whatever.

[00:54:11] Can they still maintain that if they say, I'm now only alone in front of this phalanx or there are at most two of us? But you're not always just two people there, where you can really say, do women have a chance?

[00:54:25] **Jutta Reiser:** At the last regional meeting, a small, very small kite flyer sat next to me. And she said such a beautiful sentence. She said, "For 360 days a year, I want to fly together, but for four days a year, I would like to be allowed to fly among women." And I believe then, well, this woman, who is apparently also a kite flyer in this scene, she fought her way through. But even for her, although she has long since achieved that and is a seasoned kite flyer, she has the wish to say, "For four days, I would like to be allowed to be among ourselves." All that which makes male flying what it is, and

[00:55:13] be among ourselves. Why not? I think that's good.

[00:55:17] **Lucian Haas:** If we imagine an ideal world for a moment, where we had 50 percent women and 50 percent men in the aviation world.

[00:55:27] Do you think it would still be necessary to have such safe spaces? Or would you say, no, it would be egalitarian by then? That it actually works?

[00:55:40] **Jutta Reiser:** If I were to judge for myself, I'd say then it wouldn't be necessary anymore. But of course, I'm someone who grew up with two brothers. So I know what that's like, I didn't have sisters or anything. For me, it would be okay, but I think many women would still want it. Yes, just for themselves. Why not? The men's bowling club also bowls with men. Why shouldn't the women go flying with each other? It

[00:56:10] **Lucian Haas:** There are also women's bowling clubs that bowl together. Are there? Yes! My grandma was in a women's bowling club for years, and every year they'd go on a trip together or something like that. Yeah, yeah. Yes, that exists too. And that was—well, my grandma has been dead for a long time, but there were times when you wouldn't

say society is like it is now, where everyone is allowed to do that. No, that was back in the 50s, 60s, 70s.

[00:56:38] **Jutta Reiser:** Yes, that was already revolutionary back then. But it was about bowling, and now it's about flying. And just yesterday, someone wrote to me, "Oh Jutta, I really want to tell you this." She had her second child and now they're telling her all the time that she should stop flying at the latest now. Because she has responsibilities. And what appalls her the most is that this message is even coming from other women.

[00:57:07] I find that very interesting too.

[00:57:12] So, achieving feminism in the sense of being truly equal and on par isn't just something men have to allow; the shift in mindset has to happen for women too. Yes. Because the father, who is also a pilot, is never approached about the fact that he now has a second child and should please stop flying.

[00:57:41] **Lucian Haas:** Do you know any women who you would say wouldn't feel comfortable in women's groups?

[00:57:46] **Jutta Reiser:** Yes. I mean,

[00:57:46] **Lucian Haas:** as pilots.

[00:57:49] **Jutta Reiser:** Yeah, yeah, yeah, yeah, yeah. Those are often the ones who, I'd say, bit the bullet and became good at it.

[00:58:03] ...have become good at flying or reached some kind of position. I don't think they understand that very well, or they often feel like they have to protect their flying male colleagues from us women. Yes, I've experienced and discussed that too. And they feel, well,

[00:58:32] they just don't need that. I want to fly and, yeah, you have to grit your teeth a bit. And yeah, I've learned it too. They see the benefit in it. I know these women. But I find that when they do end up being involved more often, it's not actually that bad for them.

[00:58:55] **Lucian Haas:** Because they then notice that they are actually allowed to bring up topics like menstruation or whatever else.

[00:59:00] **Jutta Reiser:** Not at all because of the communicative aspect. But yes, for example, the development of small gliders. That it helps if I have a good, braided-load glider that fits me better than a glider that is too big, even though I get along well in the men's world. What emerged from such women's groups. And oops, I suddenly fly a bit more securely and better than before. They might like to take that realization with them. But communicatively, they don't need it. The women are there. Sure, they might even reject it. I don't quite understand yet why there might sometimes be rejection from the female side as well.

[00:59:45] **Lucian Haas:** Small gliders. It would have been almost a nice transition. Let's get to that right away. I have one more question. You're allowed to badmouth them a bit now.

[00:59:54] From your observations, what are the worst male behaviors in the aviation world that come across as most repulsive to women?

[01:00:07] **Jutta Reiser:** Hmm, funny. So, what comes to mind spontaneously. Maybe you have

[01:00:11] **Lucian Haas:** a Top 10 or Top 3 or whatever.

[01:00:14] **Jutta Reiser:** Yeah, what younger women always tell me. Like, do I have to see all the naked men at the launch site?

[01:00:26] **Lucian Haas:** I wouldn't have expected that. Yes,

[01:00:28] **Jutta Reiser:** I find that funny too. But I hear that often.

[01:00:31] **Lucian Haas:** Because the men are always taking off their T-shirts there. Saying they're all sweaty and now I'm just sitting here. But is that a factor of envy, because the women wouldn't dare or wouldn't be able to do that? Or is it actually something repulsive?

[01:00:44] **Jutta Reiser:** I actually think so. I mean, it's just not very aesthetic. You know the average age of our pilots. Yeah, it's more of an aesthetic thing. I don't need that. And they still proudly show off their bellies. So no, I don't think it's nice. I hear that quite often.

[01:01:04] **Lucian Haas:** Should men hold back a bit more when taking off their T-shirts?

[01:01:10] **Jutta Reiser:** It's not about changing the T-shirt. It's actually about dominating the launch site with a bare chest. Something like that. That just occurred to me. Women keep saying what bothers them.

[01:01:27] What bothers them is often being explained to. Especially in the context of emotional states. One woman wrote to me that she was in SIV training and said she was scared. And men are standing around her, explaining the flight technique to her again. And she says, I've heard the flight technique too. I understood it. That's not the issue. He could explain it to me three more times now. This mansplaining, I think that's something very unpleasant.

[01:02:03] Hmm. Yeah.

[01:02:07] There have always been sexist remarks from time to time. But it's a relatively minor topic among women. Hm. So. It's a minor topic. Sexism. Yes. But of course, it does happen every now and then. Yes, I once experienced a flight instructor who made this gesture, like moving his hands up and down in front of his chest, and said, "Can you walk without wobbling like that?" That's of course unpleasant, a remark like that. Yes, there are remarks like that. Or a flight instructor who actually said to a woman, "Can you walk like a woman?"

[01:02:52] **Lucian Haas:** Ready to go, or what? At

[01:02:53] **Jutta Reiser:** Start, yes. To a flight student.

[01:02:55] **Lucian Haas:** And then the woman said, sorry, I don't have my hiking boots with me today, or something?

[01:03:00] **Jutta Reiser:** Yeah, they're all so tense. They want to learn to fly. They're dependent on themselves. On a flight instructor like that.

[01:03:08] No, in that case, with the "you can walk like a woman" thing, I intervened. I told her, you're not getting on the radio here anymore. But she took it well. Those are just comments. But there are others too; now a colleague has a pink glider. There were also comments from the male world. What does one say? Well, yeah, girly, clearly. And in the sense of, oh, embarrassing.

[01:03:38] But, I don't know exactly anymore. But it is embarrassing to fly like a girl. But men have to learn that too. And the man was able to, he says, he can handle it. I fly.

[01:03:51] **Lucian Haas:** Let's just take that as a transition to the topic of gliders. Yes. Are there typical girls' gliders or women's gliders? Oh, I found

[01:04:00] **Jutta Reiser:** I completely

[01:04:00] **Lucian Haas:** terrible. Do you remember what? There used to be... From U-Turn, there was once Ladyguard. Yeah,

[01:04:07] **Jutta Reiser:** that glider was so intense. It was also pink,

[01:04:08] **Lucian Haas:** I think so. White

[01:04:09] **Jutta Reiser:** I don't at all. But the commercial was so intense. There was a woman in a white, flowing dress standing on a cloud. And the slogan was, for those who fly above the clouds, Ladyguard. Exactly.

[01:04:25] **Lucian Haas:** And you see, women can fly better than men, they can even manage it above the clouds. Above the

[01:04:29] **Jutta Reiser:** Clouds, yeah. That blew my mind. Yeah, that was, I don't know, 15 years ago. That was a saying. Are there typical women's gliders? No. Well, just like with men, there are women who prefer a direct contact with the glider over a softer contact. That exists for both men and women. You can try it all out and have to find what

works for you. Whatever you prefer. Whether you prefer a fast reaction. Or whether you prefer the progressive control pressure.

[01:05:10] Yeah, well, until a few years ago, the gliders were designed primarily for men in the medium weight range. You know that much better than I do. And then the small gliders were often just scaled down. And for some time, even a few years ago, they were still dangerous. More prone to deep stall.

[01:05:34] Closer to the collapse. And so on. That didn't go so well. Nowadays, there are several manufacturers who actually make an effort to specifically construct lightweight gliders, regardless of whether it's a female or male pilot. That's the difference. Just scaling them down versus constructing them specifically. And that's good. I don't feel like the awareness has reached all flight schools and all flight instructors yet,

[01:06:09] that from my point of view, women also need a higher-loaded glider with an A-glider. They are often still sold gliders that are simply too large. These then cause women to stand against the wind in the air more often. They cause them to feel like they have no control because the reaction time of such a glider—low load, less surface pressure—is much higher, meaning until it goes around the curve. I had gliders where, as a flight instructor, I really knew, Jutta, announce this curve at least three seconds before the thing flies around the curve. And that's completely normal, you don't have to be afraid.

[01:06:54] At some point, the outside wing will lift slightly more, and then this glider reacts and turns into the curve. You have to call it much earlier. I don't think these gliders provide any safety for women. So of course it's clear to me that the collapse,

[01:07:13] it's actually higher under low load, but I understand that the reaction with faster gliders, with higher area loading, is higher. But I find it much worse for these women to have gliders or lightweights—I can't call myself a pilot now—but for these lightweights to have gliders that react so slowly and delayed due to the lack of area loading. That scares me. It scares me to be under such a glider.

[01:07:46] **Lucian Haas:** When did you have, how should I put it, the "aha moment" with the small glider?

[01:07:54] **Jutta Reiser:** Oh, I made so many mistakes while flying, for God's sake, I can't even remember. With my first glider. My Akkus was my first "aha" glider, for example, because I like to fly with straight legs—so, back then, coming out of acrobatics, flying with straight legs, I was always standing in the speed bar.

[01:08:13] Yeah, exactly.

[01:08:16] And also took collapses.

[01:08:22] Yes, I did change something there. I notice it again and again. I think it was actually back with Bici, who built those good little gliders, and I had that feeling for the first time: yes, the glider reacts immediately to my control pressure and my weight shift. I think that was with the Base. Oh, how nice, I loved flying steep spirals and getting out of them again because it reacted immediately. That's always a difficulty, of course, but that was with the Base and the Bici, how different it can feel when a glider really fits your weight.

[01:09:07] Of course, over the course of the 20, well, the 20-plus years that I've been flying, I've also gotten heavier. Back then I was much lighter and the issue wasn't really there. So it developed successively.

[01:09:19] **Lucian Haas:** Let's maybe—you just told us about BASE, but let's make this a bit more practical. Maybe the women listening here will say, okay, there's someone telling me that maybe I'm flying a glider that's too big. How can you actually determine if you're flying a glider that's too big, or how did you figure that out for yourself?

[01:09:37] **Jutta Reiser:** I see this all the time, and women feel it the same way. That feeling of being stuck in the wind while soaring—simple conditions, but others are still flying. And you're standing in the wind and feel like, oh, it's going to be tight with the landing field. You already need the speed bar just to make progress. Then they're still flying for a long time. I think if you have that feeling, that's it. And then there's a second feeling, of not having control. Not even in bad conditions, but just with a bit of wind or whatever I've had before. I had a tough woman with me, a great athlete, who said she didn't want to fly thermals. She did all sorts of things. And then I thought, why doesn't this woman want to

fly thermals?

[01:10:25] We were filming, and I said, come on, I'll give you some different gear. I'll take yours. So I took it. Then I went out, and it immediately twisted. It's very easy during a shoot. And I immediately screamed, I yelled. What is this? The harness was so big that with every turn, you'd slide away a bit.

[01:10:50] It was a terrible feeling, tumbling around in that thing in the thermals. Flying thermals with that. Of course, as an experienced pilot, I got scared in it immediately. And she doesn't know yet how it works or how it functions. I thought, no, well, I would be scared too. So I just gave her a small harness, which was way too small and didn't fit her at all. And she actually flew thermals on her first flight. With a lot of gear, it's like that because you have that immediate contact with the glider. If it's not immediate, you know, it doesn't feel good at all. And with women, you have to keep an extra eye out to see if it fits.

[01:11:37] In

[01:11:38] **Lucian Haas:** In this example, you were basically talking about the harness. The question was: how can I, as a pilot, recognize that I'm flying a glider that's too big? If I...

[01:11:49] **Jutta Reiser:** I feel like I don't have control, even at the launch site. I mean, sometimes I'm horrified by how many square meters some people start with. Yeah, I'd have a problem too without a Cobra start if I had to bring that thing over myself with that many square meters in decent wind. So, if I always have the feeling that, even during ground handling, this glider does whatever it wants and I don't have nearly enough strength to counter all of that. Your strength has to be sufficient to be able to ground handle in decent wind. I'm not allowed to just stand there in the air, and I'm not allowed to feel like I have no control at all, but am just exposed to the wind. That feeling of being so lost, of being exposed to the wind.

[01:12:36] That scares a lot of people. I'm also afraid that on the way, many women—smaller women or smaller pilots—will drop out of flying again. I've experienced that so often.

[01:12:47] But I, yeah, I tried to get some figures, but I haven't gotten any figures for that yet. Whether it's actually the case that because of the smaller glider they so often feel at the mercy of the elements, instead of being an actor in these elements, which is the reason. That's what I'd say. And then just try it out. It doesn't help. The wing loading has to be high. Something has changed a bit in recent years. That was still the difference clearly ten years ago. How wing-loaded small gliders were compared to medium or large gliders. That has closed the gap a bit.

[01:13:33] But it's still significantly less. Women fly differently than men. Small, lighter women fly with less wing loading. It's a different flight feel and a different handling. That's actually it. Losing line helps me further.

[01:13:50] **Lucian Haas:** We're just picking up the thread again. Yes. What would you say, quite specifically... Is there a limit where you'd say, based on your experience, that a glider should have at least a certain amount of wing loading?

[01:14:04] **Jutta Reiser:** Yes, I had that in the article,

[01:14:08] ...the thing about the surface load was written down. Thomas and I did a lot of calculations there. And we came up with about four kilograms per square meter. That's still quite high for light frames. So sometimes it can be a bit lower than that. Four kilos, there...

[01:14:27] **Lucian Haas:** you really have to go with very small gliders then... If they are light women, you really end up in areas where you'd say these gliders basically don't exist. Or they are already so small that you'd say they might be a bit more aggressive than the larger ones.

[01:14:43] **Jutta Reiser:** Exactly, then we have to ask ourselves, what is safer? Is more aggressive safer? That means if they collapse, they react more violently because they are faster. Or is it safer when I have the control? And personally, I would always... And that was my BASE experience back then. Whoops, I'm the boss here and I say when we turn, how fast we turn, and so on. And then I'd rather say, over there. And by the way, what's also interesting is the test protocols; there are ones for flying at the underweight, at the upper weight. And nowadays, with the small gliders, it's like the test reports in the upper weight range have many more As than in the lower weight range.

[01:15:37] So that probably speaks for the fact that they are apparently safer, if that's supposed to be one category. More highly loaded rather than less loaded. I just have to see. So, over the last few years, it really has been on the highly loaded side, having more As than the less loaded ones. Now, if we're talking about A and B gliders, as the low-loaded ones on the same glider.

[01:16:00] **Lucian Haas:** Now, if you listen to manufacturers, they often say that the difficulty with small sizes is that they say all sizes easily get the B certification—or mostly B gliders in that range—where people fly and say, "Yeah, we can easily get the B certification with all sizes." But the XS or XXS size, that's really difficult because with B gliders, during certain maneuvers, they would actually get a C because they turn away too aggressively after a collapse or something like that. Where they then say, "Yeah, we actually have to work a lot more with materials. We have to build them lighter overall, trim them a bit differently, and all sorts of other things."

[01:16:39] **Jutta Reiser:** That's what's happening.

[01:16:41] **Lucian Haas:** But that's something many manufacturers have avoided until now. Is there, maybe a bit of advertising, are there manufacturers where you'd say—these and these and these, I can definitely name them—who, in my experience, have this problem in mind?

[01:16:59] **Jutta Reiser:** Yes, definitely. So, who is actually doing a really good job with the small gliders is Air Design. There's this Susi story. He has this light glider, a simple glider for hike and fly as well.

[01:17:14] **Lucian Haas:** You mean the Susi from Air Design, though. There was also always a Susi from Nova. I was...

[01:17:19] **Jutta Reiser:** super safe. No, the Susi from Air Design is simply the Susi. And the story behind it is actually that the designer flew with a very small, light girlfriend and saw it for himself. She gets blown around in the wind. And he really bit into that problem. That's nice. And you can tell by these companies. It actually works well. Works better, so, yeah, it's a bit, it works very well for them. Where I experienced it well, very well now, was with SAP, rather with the Birdie in very small, the Levy BGD. I've been a bit out of that for about a year now.

[01:18:04] But that used to be very good for the small sizes too, because Prus's son was small and light. But he's grown into a man's size now. I think you could notice that back then with the BASE and the Cure, in the small sizes. It's not great. It has to be tested, too. And the problem with testing 50 kilos is that there aren't that many of them who do that.

[01:18:28] **Lucian Haas:** No, very few.

[01:18:30] **Jutta Reiser:** One comes to mind now, yes.

[01:18:33] **Lucian Haas:** And the manufacturers always say that it's actually a real difficulty. So most of them are also very light. They're missing, especially around the lower parts. Somewhere in the middle of such a small size, you can still test it.

[01:18:47] **Jutta Reiser:** Yeah. But

[01:18:48] **Lucian Haas:** to say, really at the bottom, even as a test pilot, before you go to the DRV or the Airturk Cross or whatever to fly it beforehand. They might say, we still have a test pilot who's going to fly it with 55 kilos. But the manufacturers are missing their own development pilots to adjust the handling accordingly, to adjust the brake accordingly, or to do other things.

[01:19:12] **Jutta Reiser:** Yes, and it's about much more than just the reactions to maneuvers. It's about how a glider actually flies when it's released into the wilderness, into freedom.

[01:19:25] The only thing that helps is trying it out. Do I like this glider, do I not? Is the loading right? Is the pressure and the handling and the weight right for me? And in any case, as a tip, definitely orient yourself towards the upper weight range. As a light woman, and I'm talking about up to the 85-kilo class here, the smaller it is, the more difficult it becomes.

[01:19:51] **Lucian Haas:** What if you know there are gliders that are small, that have, let's say, a weight range up to 80, 60 to 80 or something like that. Sure.

[01:20:04] And then the woman weighs 82 in total with her gear, she says.

[01:20:12] If you do the math now, you'd say, well, this small glider, flown slightly overloaded, these two small gliders, two kilograms more, actually still have a lower area loading than the next size up flown in the middle.

[01:20:26] **Jutta Reiser:** Yeah, it's that extreme. Yeah, I think it could be that extreme.

[01:20:33] **Lucian Haas:** Would you then recommend to people to say, "Trust it," that's maybe a bit of a legal gray area, at least in Germany or something, but where you say, "Hey, if you feel comfortable with the glider that's two kilos over, take the glider you're two kilos over." You'll find that it just turns so nicely around the corner, suddenly the thermals, you won't have any disadvantages there. Maybe at most in very, very weak conditions, where you notice, and whether that's the surface area or simply that such smaller gliders just perform a bit worse aerodynamically in principle, you just have to get used to that. But that it then, yeah, goes just fine,

[01:21:13] **Jutta Reiser:** think about it,

[01:21:14] **Lucian Haas:** Give it a try, go over it to find out.

[01:21:17] **Jutta Reiser:** So you have to say, these gliders are tested at the top and bottom. The manufacturer has thought about what size class they want and specifies it as such. They aren't tested at 82 if they were tested up to 80. And that's why I'd tend to see it the way you're seeing it now. I wouldn't recommend it per se. But a recommendation like that is also much more extensive. Is someone a hike-and-flyer? Is someone a wild alpine thermal cross-country flyer? That's much more complex. And I'm saying, the tendency is towards a second glider and so on.

[01:22:05] Well, yes, it is

[01:22:07] **Lucian Haas:** stupid. You also have to have the money for it and actually have the time for it. If you do a lot...

[01:22:12] **Jutta Reiser:** travels, yeah.

[01:22:15] Well, I actually do it that way myself. Like this, right now.

[01:22:21] **Lucian Haas:** Then there's the other option, which some of the lighter women actually do. I also know examples where they say, well, I'm noticing that a slightly larger size actually flies better if they fly them with a medium load—not at the very bottom, but with a medium load—and I just take a light lead vest. Although "light" still means 5, 6, or 7 kilos. And whatever else they have in the backpack or something. But where they say, hey, I love flying this way, and I'm just noticing that this size really works better. When you're working with women like that, what do you recommend to them?

[01:23:02] **Jutta Reiser:** So I know the stories of women who did that and then, for example, stepped into a hole at the launch site. Broken knees. With 5 or 6 kilos extra on your body, the knee gets damaged more. So I know those. Just keep that in mind. You also have to land it. Last year at the competition, I saw Chinese women, small and light, with lead vests, landing on their backs. Do I want that every time?

[01:23:34] Weighing it up, weighing it up. Yes, flying is nicer. Flying is nicer, bigger, and heavier.

[01:23:41] Weighing it up. I have to carry it, can I do that? Here in the Pfalz I can't, so I won't. Weighing it up and deciding, yes. But this argument about twisting my ankle because there's a mouse hole or something and I have weight on my shoulders or somewhere, is already, is already intense. I'm not, like, that crazy about flying anymore. And now I'm also heavy enough that I can fly proper gliders by now.

[01:24:15] **Lucian Haas:** So you've evolved in both senses. 10

[01:24:19] **Jutta Reiser:** Kilos. Yes, definitely. No, I don't know how much, but yes, definitely heavier.

[01:24:25] **Lucian Haas:** It also makes sense to put on a bit of weight sometimes. I can finally fly one size larger.

[01:24:30] **Jutta Reiser:** Well, back then, there wasn't anything even smaller when I started over 20 years ago. I've actually always flown the same size, but I'd say it's because there weren't any smaller ones available back then.

[01:24:41] **Lucian Haas:** Maybe as a final question for the whole complex. If you imagine it like this, there are too few women in our aviation sports. There could be, or we'd love to have, more. Let's say, from your perspective, and I'd love to hear your take. What do you see as the bigger obstacle, if that can even be assessed? Would you say it's perhaps the technology that isn't quite right in many respects, like the glider, where you'd say, in the end, I don't feel that comfortable. You mentioned earlier that women are also more safety-conscious or something. And they might then, per se, not feel as secure with this poor material, with this unsuitable material.

[01:25:27] Or is it this male dominance, the mansplaining, and whatever else you have there, where you'd say that's maybe something that causes even women who dip their toes into the flying community, take a course, but then eventually stop? What would you say, what carries more weight? I

[01:25:47] **Jutta Reiser:** I think male dominance is actually the bigger problem. The other problem can be fixed and it's also becoming increasingly smaller. There are more and more manufacturers paying attention to making sure things fit, and there's a different awareness of it.

[01:26:01] I once had a kitesurfer at the launch site in Meduno who had nothing to do with flying otherwise, but she was a kitesurfer. And we went out in tandem in really high wind, and I knew she could do it. We really thought about it together. We were the first to launch with a Copa Starter in tandem. She was totally on board with all of it. We flew well, and then I said, hey, how about it? Do you want to join in too? And then she looked around and said—it was a really spontaneous answer—there aren't any women here at all.

[01:26:33] Do you understand? That feeling of being alone

[01:26:40] to be. Now I know the kite scene

[01:26:43] **Lucian Haas:** no, but are there many more women in the kite scene?

[01:26:46] **Jutta Reiser:** I don't know. I don't know. But I just know that she was a kiter. I have no idea if there are more women there. But it was more of a spontaneous comment. There aren't any women there.

[01:26:59] Yes, we are fewer. We are fewer, yeah. And one also wrote to me, she wants to be perceived herself. When I go to the launch site with my partner as a woman, it's actually like, then the man is the pilot and the woman is, maybe your wife has experienced this too, the smaller pilot. And you get addressed and she's just an accessory, and maybe there's also a need there to be perceived and to find a speaking partner.

[01:27:34] **Lucian Haas:** So, as a final question, what would you recommend to women if they are somewhere, for example, at the Flugliebe club—which isn't just limited to the Palatinate, even if you might be based here in the Palatinate or something. No, we are

[01:27:50] **Jutta Reiser:** ...all the way to Austria, Switzerland, and the Northeast; we're spread out very far.

[01:27:55] **Lucian Haas:** But that's also something where you'd say you don't meet up locally all the time, but rather organize a trip or a meeting somewhere else. What would you recommend for the everyday lives of female pilots—how can they, how should I put it, live out more femininity in aviation or bring more feminine energy into their environment?

[01:28:21] **Jutta Reiser:** So, the first thing I'd say is to fly more often. That increases safety. So, stripping down, also flying—that you appreciate it, learn it, and enjoy it. That's how I learned to fly here. I spent two years climbing up and jumping down, nothing more. So, go flying often and actually, as is happening everywhere now, find groups where there are other women and ask around. Maybe in local clubs, do you already have a group that's just for women? Ask specifically if there are others there with whom I can go flying together, because the atmosphere is different, because the experience is different.

[01:29:07] Joining forces, networking, coming together and living the experience. And maybe also, some people have told me now, continuing education. So, SIV training only with women—one person told me enthusiastically how big the

difference was for her between a mixed group and an all-female group; that the development was much greater in the all-female group, because all...

[01:29:42] what we discussed didn't happen there, and because all the emotions that were there had space. Now

[01:29:50] **Lucian Haas:** the SIV trainers are also mostly trainers. I mean, I know very few women who provide SIV training. Yeah. And it might also be interesting to see to what extent the trainers manage—or don't manage—with so much female power. You probably have to find at least the right trainer for that.

[01:30:10] **Jutta Reiser:** Yes, it has to fit, but on a human level, it always has to fit so that the good process of learning and teaching goes well; it always has to work on a human level. You have to look into that. Yes, the guy who trained Judith back then during her Infinity, she actually asked him once, "You had a group of women." And he said, "What? The only difference I noticed was that they needed more toilet paper, otherwise I wouldn't have noticed any difference."

[01:30:40] Yes, but for the women, it makes a difference.

[01:30:41] **Lucian Haas:** Yes, but he was also down there, so he might not have caught the conversations at the launch site at all. Definitely didn't catch them. Yes. He wanted that

[01:30:48] **Jutta Reiser:** didn't either, yeah. And

[01:30:48] **Lucian Haas:** what all is being handed out.

[01:30:53] Finally, maybe a tip from you. Is there somewhere like, how should I call it? An info board, some information, something where things are summarized, where it says, if I'm interested in this, where can I maybe find such women's groups? Also in my region or a WhatsApp group or something. Is there something like that?

[01:31:15] **Jutta Reiser:** Well, that reminds me, it depends on my to-do list. Yes, it was already mentioned last year on Flugliebe that we should collect all the WhatsApp groups that exist by region. I'm writing that down on my to-do list now, and then it will be on the Flugliebe website. And I'll keep that in mind—everyone listening, get in touch with me, Jutta, and write down which WhatsApp groups exist in which region. Then we'll make a collection list and you can find them there. Where you can network. This will happen in the next two weeks.

[01:31:54] **Lucian Haas:** Then it should be online by the time this podcast comes out. I'll link it in the show notes accordingly. And I hope the women then network more and that even more women's power gets into aviation. I

[01:32:09] **Jutta Reiser:** I think it

[01:32:10] **Lucian Haas:** the plane scene would definitely do well. Thanks, Jutta, for sharing.

[01:32:14] **Jutta Reiser:** Thanks for asking. And yes, it was nice. It was fun.

[01:32:22] **Lucian Haas:** In the show notes for this episode with Jutta Reiser, you'll find not only the link to the Flugliebe association, but also special offers for women and a text co-authored by Jutta, which explains in more detail the advantages of smaller glider sizes for light pilots. If you want to hear even more inspiring stories from the world of paragliding, I recommend two steps. First, subscribe to Podz-Glitz in your podcatcher of choice so you don't miss an episode. And second, become a supporter of my work. On my Gleitschirm-Blog Lu-Glitz.blogspot.com, you'll find all the necessary information and links under the "Fördern" section on how you can continue to provide a basis for this project with a freely chosen, large or small financial contribution.

[01:33:13] I want to thank all my supporters. Start early, land late, fly far, but stay safe. See you soon, your Lucian.

Français

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

Show notes

Les femmes sont totalement sous-représentées dans le sport de parapente. Jutta Reiser en parle et explique comment cela pourrait changer

Si l'on regarde les sites de décollage en Allemagne, en Suisse ou en Autriche, il devient vite évident : la scène du vol en parapente est dominée par les hommes, les femmes sont une minorité. Au DHV par exemple, la part des femmes parmi les membres n'est toujours que de 13 pour cent. C'est nettement moins que dans d'autres sports alpins.

Si l'on demande à des femmes comme Jutta Reiser à quoi cela est dû, une partie décisive de la réponse est la suivante : l'univers du parapente est fortement marqué par des schémas de pensée et de comportement masculins. Beaucoup de femmes ne se sentent pas à leur aise dans cet univers. Elles manquent de personnes partageant les mêmes idées avec qui elles pourraient cultiver et partager une approche du vol moins axée sur la performance, mais plus sur les émotions.

Jutta Reiser, 56 ans, est instructrice de vol et présidente de l'association Flugliebe qu'elle a cofondée. Celle-ci souhaite promouvoir le sport aérien pour les femmes – notamment en montrant aux pilotes comment elles peuvent se mettre en réseau. Une idée en particulier : si les femmes vont parfois voler uniquement avec d'autres femmes, cela peut engendrer une énergie qui profitera finalement à l'ensemble de la scène du parapente.

Si vous êtes peut-être un auditeur masculin de podcast et que vous pensez qu'un sujet féminin n'est pas pour vous : laissez-vous entraîner et restez avec nous ! Cela vaut le coup d'écouter une perspective de femme de temps en temps. Certains des schémas de pensée et de comportement féminins sont peut-être exactement ce que nous aimerions nous-mêmes cultiver parfois à la base et à l'atterrissage, mais que nous n'osons pas admettre.

Je ne peux d'ailleurs te présenter de telles conversations spéciales dans Podz-Glitz que parce qu'il y a des mécènes qui soutiennent financièrement mon travail sur le podcast et le blog. Rejoins-nous aussi. Tu trouveras toutes les informations nécessaires à ce sujet dans le Gleitschirmblog Lu-Glitz, précisément sur la page « Fördern ».

(Remarque : Dans l'enregistrement du podcast, il est dit qu'il s'agit de l'épisode 175. Mais il s'agit, comme indiqué correctement dans le titre, du numéro 174).

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Bottle of Something | Artiste : Track Tribe

Bibliothèque audio YouTube

https://www.youtube.com/watch?v=_ynGaQ-SVwk

Liens Lu-Glitz :

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

- Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glidz>
 - 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>
-

LIENS vers Jutta Reiser

- Flugliebe e.V. : <https://www.flugliebe.net/>
- Liste des groupes de pilotes WhatsApp : <https://www.flugliebe.net/index.php/de/login/flugliebe-netzwerk>
- Gemeinsam Fliegen (Flugschule von Jutta Reiser und Thomas Latzel) : <https://www.gemeinsam-fliegen.de/>
- L'affaire de la charge au sol (le plaidoyer de Jutta pour les petits parasols) : <https://www.gemeinsam-fliegen.de/blog/die-sache-mit-der-flaechenbelastung>

Transcript

[00:00:03] **Jutta Reiser:** On vit dans un monde où on doit constamment se mettre au défi. On doit toujours être meilleurs, avoir toujours plus de performances, vendre toujours plus, réaliser toujours plus de profits, toujours plus. Et on applique exactement les mêmes principes à notre passe-temps favori, où la liberté est ce qu'il y a de plus important, et on en fait un sport de compétition. Cela signifie que nous nous limitons à nouveau nous-mêmes pendant qu'on vole, en se disant que ça n'a de sens que si je suis le premier, ou au moins le deuxième, ou au moins parmi les dix premiers. C'est plutôt une restriction quand je ne pense plus qu'en mode plus haut, plus vite, plus loin. Et pour lever ces limites, je pense que le vol féminin aide absolument.

[00:01:03] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:01:07] **Jutta Reiser:** Des histoires de la planète. Dans le cosmos du parapente.

[00:01:10] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Jutta Reiser. Et je suis Lucian Haas.

[00:01:17] Si l'on regarde les sites de décollage en Allemagne, en Suisse ou en Autriche, on voit vite que la scène du parapente est dominée par les hommes. Les femmes sont en minorité. Au DRV, par exemple, la part des femmes parmi les membres n'est toujours que de 13 %. C'est nettement moins que dans d'autres sports alpins. Si l'on demande à des femmes comme Jutta Reiser pourquoi, une partie décisive de la réponse est la suivante : l'univers du parapente est fortement marqué par des schémas de pensée et de comportement masculins. Beaucoup de femmes ne se sentent pas à leur aise là-dedans. Elles manquent de personnes partageant les mêmes idées avec qui elles pourraient cultiver et partager une approche du vol moins axée sur la performance, mais plus sur l'émotion.

[00:02:06] Jutta Reiser, 56 ans, est instructrice de vol. Et la présidente de l'association Flugliebe qu'elle a cofondée. Celle-ci veut promouvoir les sports aériens pour les femmes, notamment en montrant aux pilotes comment elles peuvent se mettre en réseau. L'idée est que si les femmes vont parfois voler uniquement avec d'autres femmes, cela peut dégager une énergie qui profitera finalement à toute la scène du parapente. Si tu es peut-être un auditeur masculin et que tu penses déjà à couper cet épisode 175 de PODCAST, attends un peu et reste avec nous. Ça vaut le coup d'écouter un tel point de vue intérieur, c'est-à-dire le point de vue des pilotes femmes.

[00:02:50] Certains des schémas de pensée et de comportement féminins sont peut-être exactement ce que nous aimerions nous-mêmes parfois cultiver au décollage et à l'atterrissage, mais que nous n'osons pas admettre.

[00:03:02] D'ailleurs, je ne peux vous présenter ce genre de discussions particulières dans le PODCAST que parce qu'il y a des mécènes qui soutiennent financièrement mon travail sur le podcast et le blog. Rejoignez-nous aussi. Vous trouverez toutes les informations nécessaires à ce sujet sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, précisément sur la page Förder.

[00:03:25] Jutta, est-ce que les femmes volent différemment ?

[00:03:30] **Jutta Reiser:** Oui, la plupart du temps. Mais oui, elles volent différemment. Oui, les femmes volent différemment. Souvent.

[00:03:38] En fait, pas vraiment. Elles ont des ailes plus petites, vous le savez tous, elles sont généralement plus légères, elles gèrent différemment les émotions. Elles sont plus conscientes pour moi lors de l'expérience de tout ce que nous faisons. Elles sont moins focalisées sur la compétition et la mesure de la performance. Elles sont un petit peu moins courageuses et un petit peu moins sûres d'elles, souvent. Tout ce que je dis est une tendance et non une règle. Elles sont plus communicatives.

[00:04:17] Et oui,

[00:04:19] je dirais que tout est différent chez les femmes.

[00:04:23] **Lucian Haas:** Maintenant, on a énormément de points très différents à aborder. On pourrait en fait tout passer en revue. Pourquoi les femmes sont-elles différentes des hommes quand il s'agit de prendre l'avion ?

[00:04:36] **Jutta Reiser:** Pourquoi ? Oh, là on pourrait faire un podcast entier là-dessus. S'il vous plaît. Oui, nous sommes socialisées différemment, certainement encore. Il y a beaucoup d'études à ce sujet qui montrent que les femmes communiquent différemment. Exactement. En tant qu'hommes, c'est un point essentiel, nous sommes tous socialisés pour être plus attentionnés, plus conscients de la sécurité et moins enclins à prendre des risques. Je pense que c'est une question de socialisation que nous n'avons pas encore désapprise.

[00:05:13] **Lucian Haas:** Eh bien, le vol est un sport individuel, du moins dans l'imaginaire de la plupart des gens. On peut peut-être monter à la montagne avec d'autres, mais dans les airs, chacun est pour soi, vit son expérience, sa liberté, ses émotions, sa peur, sa joie, quoi que ce soit.

[00:05:32] Est-ce que dans les airs, les femmes sont toujours différentes des hommes ?

[00:05:38] **Jutta Reiser:** Je n'ai jamais été à la place d'un homme. Je trouverais ça très intéressant d'être un homme pendant une journée, aussi en tant que pilote, avec une aile plus grande et, oui, avec les décisions. Avec les émotions correspondantes, juste pour changer, ce serait cool. Je trouve l'idée intéressante. Est-ce que les femmes sont différentes ? Je ne peux en fait parler que pour moi. Il y a des jours où je peux supporter les turbulences dans l'air et continuer à voler, et il y a des jours où je ne peux pas. Et Bindesmäuschen peut aussi l'admettre pour moi, pas aujourd'hui, ça bouge trop pour moi. Je pense que les hommes apprennent ça beaucoup plus en ce moment.

[00:06:21] Mais aussi dire, oui, j'ai aussi des émotions en l'air, je les perçois et je les reconnais. Je pense que nous sommes sur la voie où les hommes apprennent aussi cela et peut-être qu'ils communiquent plus qu'il y a 15 ans. Je pense qu'ils ont aussi ces sentiments, mais que les hommes sont aussi socialisés et ont des émotions. Il m'est déjà arrivé souvent qu'à l'atterrissage, un pilote vienne me parler et me raconte ce qu'il vient de vivre de terrible, des histoires de fermetures vraiment graves et tout le reste. Et puis les collègues arrivent et d'un coup, le ton change complètement. Et là, j'ai déjà été très surprise plusieurs fois et parfois je le dis aussi.

[00:07:08] Tu viens de me dire que tu es content d'être au sol, que tu es encore en vie et que maintenant tu renvoies tes collègues en montagne. Quelque chose ne va pas. Là, je deviens presque un peu en colère. Mais pouvoir l'admettre. Parce que je me suis sentie inhabituellement bien. J'ai eu peur. J'ai même eu peur pour ma vie. Les femmes ici peuvent le faire plus vite. Très certainement, après, en l'air, je peux imaginer que les sensations soient similaires. C'est alors une question d'expérience. Si j'ai 20 ans d'expérience en vol et que je sais qu'une fermeture ne va pas me faire tomber du ciel, alors même si ça fait monter le pouls, ça ne va pas changer fondamentalement quoi que ce soit. Si je suis une débutante et que peu importe que je sois un homme ou une femme, je vis ça pour la première fois, une fermeture en pleine nature,

[00:07:57] alors j'aurai le pouls qui s'accélère et j'espère avoir peur aussi, sinon quelque chose ne marcherait pas.

[00:08:03] **Lucian Haas:** Alors, tu es une femme, mais peux-tu imaginer pourquoi un homme qui vient de te raconter qu'il a eu peur pour sa vie, et puis d'autres hommes arrivent et que c'était peut-être un acte héroïque qu'il vient de accomplir avec sa fermeture. Et maintenant, il est juste là, au sol. Waouh. Oui, maintenant on remonte et on se jette à nouveau dans ces masses d'air turbulentes. Peux-tu imaginer pourquoi il y a ce switch ?

[00:08:29] **Jutta Reiser:** Oui, je pense qu'il y a beaucoup de reconnaissance dans notre sport.

[00:08:36] de notre performance, de notre performance héroïque. Il est beaucoup question de reconnaissance. Oui, je pense que beaucoup de nos athlètes de haut niveau y sont aussi très attentifs. Et c'est pour ça que nous avons aussi...

[00:08:53] Oui, on fait des comparaisons et on fait des vols de compétition, ce que moi, je ne veux pas le nier, j'aime bien en faire parfois, de temps en temps.

[00:09:04] Mais on se compare, c'est humain, mais il s'agit de reconnaissance au sein d'un groupe d'hommes. Et c'est toujours une société masculine qui récompense quelqu'un qui est courageux et qui surmonte les dangers.

[00:09:22] Comme un super-héros. Il y a un grand danger et je l'ai affronté, ce danger, je l'ai surmonté. Et j'en suis fier. Et maintenant, on va gérer ça ensemble, ce danger. Ce genre de sentiment de fierté, de reconnaissance, ce sont les sentiments que je me dis, pour un homme, quand on passe à ça.

[00:09:45] **Lucian Haas:** Les femmes ne cherchent pas de reconnaissance ?

[00:09:47] **Jutta Reiser:** Si, mais je pense qu'elles se la donnent différemment. Est-ce que je peux raconter une histoire à ce sujet ? Absolument. Alors, sur l'une des femmes... Ça

[00:09:56] **Lucian Haas:** était l'une des premières

[00:09:56] **Jutta Reiser:** Le meeting aérien de Lenk. Il y avait 100 pilotes qui s'y sont réunies pour voler ensemble. C'était la championne du monde de voltige de l'époque, Gabi Fonk. Oui, Gabi Fonk était avec nous. Elle a volé et tout le monde était absolument ravi de ce qu'elle nous a fait voir dans le ciel. Et elle a reçu des applaudissements nourris de la part de toutes ces pilotes. Mais il y avait aussi une pilote parmi elles qui n'avait pas volé pendant trois ans par pure peur. Et qui, d'un coup, a simplement décollé, a rassemblé son courage. Et elle a été accueillie avec autant d'applaudissements que Gabi Fonk.

[00:10:43] Et je trouve ça sensationnel. On a reconnu la performance des deux, sans aucun doute. Mais c'étaient des performances très différentes. Mais les femmes peuvent reconnaître le pas que l'autre femme a fait, celle qui, après trois ans où elle en avait toujours envie mais n'avait pas osé, a enfin osé décoller, voler et atterrir correctement. Pas plus que ça. Elle a reçu le même écho.

[00:11:11] **Lucian Haas:** Mais cette femme qui n'a pas volé pendant trois ans... Je peux imaginer si un homme n'avait pas volé pendant trois ans. Je suppose que cette femme avait déjà raconté qu'elle avait ces difficultés. Et avant le décollage, peut-être que 99 femmes le savaient. Et là, il y a la centième qui fait juste maintenant son premier décollage après trois ans. Et pour elle, c'est un dépassement de soi incroyable.

[00:11:33] **Jutta Reiser:** Oui.

[00:11:35] Je

[00:11:35] **Lucian Haas:** Je pourrais imaginer qu'un homme qui n'a pas volé depuis trois ans ressent exactement les mêmes émotions et doit faire un effort surhumain. Comment je fais maintenant ? Il est assis au bord du décollage, mais il est parfaitement silencieux. Il ne dit rien. Et personne ne sait ce qui se passe réellement en lui.

[00:11:52] **Jutta Reiser:** Oui, je pense aussi. Et c'est l'argument principal. Quand les femmes sont entre elles, ce qui les distingue en tant que femmes qui volent, quand elles ne sont qu'avec d'autres femmes qui volent. La communication est différente. Beaucoup plus bienveillante, beaucoup plus amicale, beaucoup plus ouverte. Nous sommes aussi ouvertes. On peut aussi avoir des moments embarrassants. On peut parler des erreurs. Les critères sont évidemment différents. L'ouverture est différente. Et ça nous fait du bien. On évolue dans ces autres conditions de communication. On progresse mieux. Ça ne veut pas dire qu'on ne cherche pas les défis. Mais on peut peut-être mieux communiquer sur nos faiblesses.

[00:12:38] Quand cet homme est assis là tout seul, d'ailleurs, je le vis encore en tant que femme, qu'on me raconte déjà ce genre d'histoires. Par les hommes ? Par les hommes. Je pense vraiment que c'est parce que je suis une femme qu'on me raconte ce genre d'histoires. Et puis, c'est exactement la même chose. Je te donne tout à fait raison. Comme pour les hommes. Mais communiquer ça dans un groupe d'hommes en suspense, ouh là, je crois que ce serait difficile. Non ?

[00:13:08] **Lucian Haas:** Parce qu'un homme doit montrer de la force face à un autre homme, alors qu'envers une femme, ou peu importe ce qu'il y a derrière, on peut aussi montrer de la faiblesse.

[00:13:18] **Jutta Reiser:** Peut-être que c'est dans

[00:13:19] **Lucian Haas:** notre... homme, avec deux -N maintenant, même.

[00:13:21] **Jutta Reiser:** Oui, je pense que c'est encore souvent comme ça dans nos têtes. La base de confiance est d'une certaine manière plus rapide. Mais on connaît tous les phrases toutes faites au décollage et à l'atterrissage. Elles tombent entre les hommes. Je connais aussi une instructrice de vol qui a dit récemment à l'un d'eux au décollage : « Tu dois toujours décoller comme une fille aussi. »

[00:13:47] Il y a eu évidemment beaucoup de rires.

[00:13:50] **Lucian Haas:** Chez les hommes ? Chez tout le monde, en fait.

[00:13:52] **Jutta Reiser:** Une femme avait dit qu'il fallait... en fait, décoller comme une fille. C'était presque aussi hésitant. Oui, au moins, c'était hésitant. C'est sans doute ce qu'elle voulait dire. Il faut plus d'impulsion au décollage. Mais c'est formulé de cette manière et il y a eu beaucoup de rires. Et être une fille est toujours un mot insultant chez vous les hommes, non ? Voler comme une fille. Judith s'en était fait un titre à l'époque. Voler comme une fille. Ben, alors je suis une fille. Alors je vole comme une fille. Je vais en faire ma force. Ça semble... une faiblesse indéniable.

[00:14:29] **Lucian Haas:** Alors, je ne sais pas si c'est grave. Je ne le prendrais pas mal, je pense, si quelqu'un disait : « Tu voles comme une fille aujourd'hui ». Parce que parfois... Enfin, je connais beaucoup de femmes et de filles, entre guillemets, il n'y a pas tant de jeunes pilotes, du moins pas celles que je côtoie vraiment.

[00:14:45] Mais niveau pilotage, elles ont souvent une bonne sensation, disons, d'après ce que j'observe. Et surtout en vol thermique et ce genre de choses, elles sont souvent beaucoup moins brusques sur les freins ou autre, mais se laissent... se laisser vraiment plus porter par les courants ascendants. Et c'est en fait un idéal que j'essaie aussi d'atteindre pour moi, que ce soit féminin ou non. Mais là, je pense qu'on peut parfois bien prendre les filles comme modèles. Et si c'était le cas, je dirais : "Waouh, apparemment j'ai piloté avec feeling." Ce n'est pas une mauvaise chose.

[00:15:14] **Jutta Reiser:** Oui, c'est merveilleux. Je souhaiterais avoir encore plus d'hommes comme toi au décollage.

[00:15:20] **Lucian Haas:** Comment est-ce que c'est quand tu es au décollage avec des hommes ? Oui. Si ce ne sont pas dix autres femmes, mais que tu es une femme typique, ici probablement, si tu vas dans le Palatinat à un décollage, tu es une femme et dix autres hommes, je suppose. La plupart du temps, oui. Est-ce que tu parles parfois d'elle-même d'un sentiment que tu as là, sur le moment ? Ou est-ce quelque chose que tu gardes vraiment pour toi dans un environnement d'hommes en te disant qu'ils ne comprendront de toute façon pas ? Ils me regardent juste bizarrement.

[00:15:52] **Jutta Reiser:** Oui, là, je dois peut-être déjà faire une petite autocritique. Je ne l'ai pas encore souvent essayé. Je suis pour moi. Oui, je suis souvent pour moi. Je m'isole probablement aussi avec ma façon de piloter et je reste pour moi. Je fais moins de commentaires sur mon impression de la météo, des conditions de vol, des matériaux, comme je le ferais dans un groupe de femmes. Non, je suis plutôt pour moi. Pourquoi je fais ça ? Ce sont en fait aussi des expériences.

[00:16:36] Tu connais aussi le terme "mansplaining", le fait qu'on se fasse expliquer le monde par des élèves pilotes très rapidement. Ça va super vite.

[00:16:46] **Lucian Haas:** Alors, une remarque : tu es instructrice de vol. Et tu as des élèves qui te font alors des explications sur le monde de l'aviation ?

[00:16:52] **Jutta Reiser:** Non, mais ça arrive vite. Ça arrive vite. On se fait expliquer le monde de l'aviation. Ça arrive souvent. Et là, je n'ai pas envie de ça. Et à ce stade, je ne suis plus toujours très polie. Et oui, je n'en ai plus envie. C'est pour ça que je me retire, même si j'aime bien... Bien sûr, j'aime aussi discuter avec des hommes. On le fait d'ailleurs en ce moment. Non, j'aime bien discuter. Mais sur le vol, quand je suis seule, moins avec des hommes. Dès que des femmes qui volent aussi arrivent, nous, les femmes, on discute. Sur la météo locale ici, vraiment entre femmes. Toujours avec la

question : on a maintenant la petite aile, on est plus légères.

[00:17:39] Ce sont aussi des conditions que nous pouvons respecter avec la classe de poids, la taille de l'aile et tout le reste. Donc, selon nos paramètres, avec nos conditions. On en discute si d'autres femmes arrivent au décollage. Oui, entre nous. Exactement, oui. Mais non, je me retire. Je donne

[00:18:01] **Lucian Haas:** moi. On est là en ce moment dans la cuisine de Jutta. On entend les cloches de l'église juste ici, du joli petit village, au cas où ça se remarquerait, juste pour que vous puissiez situer. Jutta, comment as-tu découvert le sujet du vol féminin par rapport à ta carrière de pilote ? Ou quand est-ce que c'est devenu un sujet pour toi ?

[00:18:25] **Jutta Reiser:** Alors, au début, je voulais juste voler moi-même. L'envie de voler était là. On en rêve déjà quand on est enfant. Et là, les possibilités avec un parapente sont soudainement apparues. Et je voulais juste voler. Pour ma part, j'ai d'abord simplement remarqué, noté, que je faisais ça dans un environnement où il y a 90 % d'hommes. Je n'ai pas tout de suite compris, parce qu'il n'y a aucune raison à cela. Sur le plan moteur, nous sommes identiques ou, comme tu le dis, peut-être même plus douées, parce qu'on est parfois plus sensibles sur les freins. Parler avec le vent, jouer avec, c'était juste un constat. C'était la première chose.

[00:19:10] Ensuite, j'ai bien sûr commencé tôt comme monitrice de vol, parce que je suis aussi enseignante à plein temps et que j'aime transmettre, ou plutôt, j'aime partager. Je dirais plutôt que j'aime partager la joie. Et puis, à l'école, j'ai clairement fait l'expérience que partager la joie est plus facile avec les femmes. On est sur l'atterrissage, je débloque une fermeture pour la première fois ou on se réjouit, ou je décolle de l'atterrissage pour la première fois. Partager cette joie, cette expérience, c'est une expérience tout à fait merveilleuse, et je l'ai vraiment vécu surtout avec les femmes.

[00:19:55] Ça arrive effectivement moins avec les hommes. Le plaisir de partager quelque chose, ce qu'on a vécu en volant. Comment

[00:20:04] **Lucian Haas:** est-ce que les hommes le vivent plus intérieurement, d'après ton expérience ?

[00:20:07] **Jutta Reiser:** Oui, j'ai eu ce sentiment dès le début, quand j'ai survolé le Rhin pour la première fois ici. J'étais juste tellement ravie de survoler le Rhin avec une aile de type Paratech. Ça fait déjà quelques kilomètres. Et j'aurais voulu raconter à tout le monde tout ce que j'avais vécu et tout ce que j'avais vu. Et j'ai remarqué que les hommes, là, sont devenus tout silencieux, que j'étais très seule avec ma joie et qu'ils l'ont peut-être perçu comme de la frime. Et j'ai compris, oh, on ne peut pas raconter ça ici. Et je me suis retrouvée seule avec ma joie à ce sujet. Et c'était un peu triste. Et c'était, je crois, l'une des premières raisons pour dire, et je peux aussi me réjouir pour les autres quand ils ont vécu quelque chose, que ce partage de joie, c'est le plus important chez les femmes.

[00:21:01] Et puis, en enseignant, j'ai remarqué que les femmes ont souvent besoin d'autre chose. Elles ont besoin de plus de temps, par exemple. Et d'une approche calme.

[00:21:13] **Lucian Haas:** Plus de temps pour quoi ?

[00:21:16] **Jutta Reiser:** Pour apprendre. J'ai eu par exemple une élève une fois, qui avait commencé à apprendre à voler avec son mari. Ils faisaient tous les deux le cours de base. Ils étaient tous les deux bons, ils étaient bons. Et puis, quand ils devaient faire le cours de vol en altitude, ils étaient en haut, je ne sais pas quoi, à la montagne, et elle devait descendre. Et elle a dit : non, je ne le fais pas maintenant. Je veux refaire un cours de base. Elle l'a fait. Je me suis dit : oh, quoi, elle veut descendre maintenant. Mais d'accord, elle a refait un cours de base, a passé beaucoup plus de temps au sol avec son aile pour apprendre, et elle est devenue autonome et indépendante. Et puis, à un moment donné, elle a dit : maintenant, j'en suis capable. Et elle était très rapide, je dirais la meilleure pilote de son mari.

[00:22:01] Je ne les ai pas suivies après ça. Mais j'ai aussi remarqué qu'elle a eu besoin de beaucoup plus de temps, de beaucoup plus de confiance en soi pour avoir le courage d'avoir vraiment beaucoup de hauteur sous les pieds en volant. C'est un exemple de ce genre.

[00:22:19] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est aussi un exemple de ce que tu as dit tout à l'heure, genre au tout début, où tu as utilisé plein d'adjectifs pour décrire ce qui est différent chez les femmes ? Il y avait aussi un truc là-dedans, elles sont plus conscientes de la sécurité.

[00:22:31] **Jutta Reiser:** Oui, tout à fait, oui.

[00:22:33] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est aussi une sorte de conscience de la sécurité, tu ne trouves pas, quand elle dit : « Non, je ne me sens pas encore assez en sécurité pour me jeter ici à 700 mètres au-dessus du sol. Je veux d'abord juste faire les 100 mètres » ?

[00:22:45] **Jutta Reiser:** Même si c'est parfaitement clair pour elle, enfin, pas besoin de l'expliquer, je pourrais aussi dire qu'à 20 mètres du sol, tu es bien plus en danger qu'à 700 mètres, parce que tu as ton parachute avec toi. Il ne peut quasiment rien t'arriver dans un air calme. Pas besoin d'expliquer ça à la femme. C'est juste un sentiment. Et elle est aussi consciente que c'est un sentiment et que ça n'a rien à voir avec les conditions réelles. Mais le sentiment est là, alors on reprend là où on en était et on fait deux cours de base avant d'avoir 500 mètres sous le cul.

[00:23:17] **Lucian Haas:** Est-ce que les hommes ont tendance à ignorer plus souvent leurs sentiments quand ils volent ?

[00:23:23] **Jutta Reiser:** Alors, je pense que ces sentiments sont bien là. Ils ne sont pas si différents. Ils sont juste moins communiqués et probablement aussi plus vite mis de côté. Oui, on peut tous réprimer ses sentiments.

[00:23:39] Oui, je pense que la question du sentiment est un sujet secondaire.

[00:23:46] Alors, une autre histoire, la situation deux : Werner et moi sommes au décollage. Les conditions sont turbulentes. Nous sommes tous les deux des pilotes expérimentés, et deux débutants arrivent dans la Pfalz et disent : « Ça va, on y va. » Et, euh, oui, là, mon collègue a vraiment pété un câble et a dit : « Il y a deux pilotes expérimentés ici. Regardez juste ce qu'il y a. » Il y avait des fermetures, c'était très clair. Donc l'air est vraiment, là tout de suite, pas drôle, non ? Et vous pensez que vous pouvez voler là-dedans ? C'est pas possible. C'est peut-être encore ce manque de prendre le temps de percevoir. Ça manque peut-être un peu.

[00:24:32] La perception, la capacité à percevoir, à prendre le temps de ressentir comment les conditions sont vraiment et ce que cela procure. Oui. D'un autre côté, on a maintenant des ailes tellement bonnes, de si bonnes ailes, qui encaissent tellement que je m'étonne vraiment de qui part voler dans quelles conditions, à quel stade d'apprentissage. Là où ça balance et que ça vacille. Et je me dis, vous n'avez pas le contrôle, c'est pour moi un besoin. Je dois avoir le contrôle. Si j'ai l'impression que l'air a plus le contrôle que moi, alors, alors je ne pars pas.

[00:25:09] **Lucian Haas:** Elke Mautel, le formateur de sécurité, a une belle phrase. Il dit, du moins, c'est comme ça qu'il me l'a raconté quand j'étais au cours SIV. Oui, quand vous décollez, c'est comme au cinéma,

[00:25:25] C'est comme au cinéma : si le film ne vous plaît pas, vous pouvez partir quand vous voulez. Mais si vous vous lancez dans ce film aérien, vous ne pouvez pas partir à tout moment. Ce film, vous devez le penser jusqu'au bout, ou plutôt le voler jusqu'au bout. Mhm. Et certains se contentent de s'enfuir sans même dire : « Le début du film avait l'air génial » ou quelque chose comme ça. « J'ai aimé le titre. » Je m'échappe maintenant dans ce beau paysage sans réfléchir à tout ce qui pourrait bien se passer ensuite dans le film. Mhm.

[00:25:56] D'après ce que tu viens de dire, tu penses que les femmes, parce qu'elles sont aussi plus lentes, là où tu dis que certaines décisions prennent peut-être plus de temps pour dire "je veux vraiment commencer maintenant" ou quelque chose comme ça, qu'elles pensent vraiment ce film jusqu'au bout ?

[00:26:17] **Jutta Reiser:** Les femmes pensent certainement de manière imagée.

[00:26:22] Oui, oui, oui, c'est ça, je dirais bien. Exactement, l'idée que les autres avions se regardent. Oh, il faut que je sois là-bas aussi. J'ai tellement de vent de face. J'ai, peut-être que je n'arriverai pas à avancer. Peut-être que je n'atteindrai l'atterrissage que si j'appuie sur mon accélérateur. Il doit être engagé à ce moment-là. Oui, ce cinéma mental. Je pense que j'ai, oui, les femmes ont beaucoup plus souvent, en fait. Oui, cette observation des circonstances, des conditions de vol et ce cinéma dans la tête, ce qui pourrait arriver, elles en ont plus, plus dans la tête que beaucoup. Toujours, non, tendanciellement et pas toutes.

[00:27:08] Oui, oui, je crois aussi. Mais pour moi, c'est aussi le cas : parfois, il y a une telle joie démesurée que je n'ai pas le temps de rester dix minutes au décollage pour observer les conditions, et je vois que ça vole. Et là, je sors mon matos et je me dis : ah oui, je veux bien. Et je n'ai plus le temps d'attendre. Mais c'est bien sûr.

[00:27:27] **Lucian Haas:** Parfois, tous les signes sont déjà là dès le début. Et vous ici en Pfalz, vous faites, je crois que toi au moins, tu fais très volontiers du Hike and Fly. Et on se tient déjà en bas à l'atterrissage et on les voit déjà voler d'en bas. Et quand on monte, on regarde sans cesse à droite et on voit en fait comment ils continuent de voler. En tant que monitrice de vol, tu as probablement aussi un bon œil pour reconnaître comment ils volent, ce que je peux en déduire sur les conditions. Quand on est au décollage et qu'on voit que le vent est bon et tout le reste, alors tu te dis que ça ne va pas m'apporter de grandes surprises là-bas.

[00:28:00] **Jutta Reiser:** Non, pas ça non plus, évidemment. Mais en fait, j'aime beaucoup voler seule, et je l'ai fait très tôt. Ça change énormément de choses. Tu as sûrement déjà fait cette expérience. Tu prends tes décisions de manière beaucoup plus consciente, tu réfléchis beaucoup plus précisément. Même pour le Hike and Fly, je trouve ça très, très intéressant quand tu choisis et trouves toi-même les sites de décollage. C'est fascinant de voir à quel point le scénario mental s'active et comment les décisions sont prises. C'est une excellente formation, oui. Je pense que les femmes ont peut-être encore besoin d'autres personnes qui les accompagnent. Elles prennent certes leurs propres décisions,

[00:28:48] mais, oui, parce qu'elles aiment aussi communiquer et dire : « qu'est-ce que tu vois ? » et « qu'est-ce que je vois ? ». C'est quelque chose de différent au décollage. « Je vois qu'il y a une Lenti là-bas. » « Ah, je ne l'avais pas vue du tout. » « Je ne vois que le bon vent de face. » « Je vois, j'entends que les arbres bruissent. Ça pourrait peut-être être un peu trop fort. » « Ah, je n'ai vu que la petite manche à vent là-dessous. » « Qu'est-ce que tu vois ? Qu'est-ce que je vois ? » Cette perception est, je crois, chez les femmes, aussi plus souvent partagée.

[00:29:20] **Lucian Haas:** Une pensée plus interconnectée. Oui. Comment on appelle ça, joliment ? Cette... je ne me rappelle plus exactement, oui, l'intelligence collective. Ou comment ça s'appelle ? L'intelligence en essaim. L'intelligence en essaim. Est-ce que les femmes ont plus d'intelligence en essaim, en quelque sorte, parce qu'elles l'utilisent plus, enfin peut-être pas plus, mais elles l'utilisent plus ? Elles l'utilisent plus. Ça

[00:29:39] **Jutta Reiser:** Je dirais, oui, elles l'utilisent plus. En tout cas, oui. Et quand les femmes sont entre elles, elles peuvent discuter de leurs sujets, et il y a des sujets qui ne concernent que les femmes, alors elles peuvent en parler. Elles ne feraient jamais ça dans des groupes mixtes. Je te donne un exemple, c'est peut-être un peu gênant, mais récemment dans un cours pour femmes, l'une a dit dans le groupe : « J'ai mes règles, on est en déplacement toute la journée, je dois mettre mes tampons où ? » Tu peux imaginer qu'une telle question ne soit pas posée dans un groupe mixte. Et pourquoi ne pourrait-elle pas être posée, parfois, dans un groupe fermé, où la femme ose poser cette question et résoudre le problème ?

[00:30:26] **Lucian Haas:** Parce que les autres voient qu'elles ont déjà de l'expérience avec ça et disent : « De toute façon, j'ai toujours un petit sachet avec moi » ou quoi que ce soit. C'est comme ça. Et l'homme dit : « Quoi »

[00:30:34] **Jutta Reiser:** pour les thèmes, encore des femmes. Exactement, exactement, c'est ça.

[00:30:40] **Lucian Haas:** On est un peu parti dans tous les sens par rapport à la question initiale. Je reviens dessus, en m'appuyant un peu sur ton histoire. Comment tu en es arrivé à ce sujet du "Frauenfliegen", du "Frauenfliegen" en quelque sorte, au point que tu dis avoir vu que quelque chose ne tournait pas rond, que tu voulais agir, que tu voulais, tu voulais rassembler les femmes, te ???rer d'une manière ou d'une autre. Quand est-ce que tu t'es dit : "Hé, il faudrait peut-être faire quelque chose sur le plan organisationnel d'une manière ou d'une autre" ?

[00:31:11] **Jutta Reiser:** Je pense que c'est devenu concret quand j'ai commencé à donner des cours.

[00:31:18] En 2006, lors de ces cours de base, j'étais beaucoup dans l'Odenwald. Et j'avais déjà remarqué, quand j'ai travaillé comme instructrice de vol, que beaucoup restaient et se mettaient au boulot. Alors je me suis dit que c'était peut-être une question de modèle : si une femme peut le faire, on peut tous le faire. Je ne sais pas quelle était la raison. Mais le taux d'abandon chez les hommes en formation, qui étaient certainement, certainement super, super, super, super bons, était plus élevé.

[00:31:53] Je me suis déjà demandé pourquoi c'était le cas.

[00:31:55] **Lucian Haas:** Je n'ai peut-être pas encore tout à fait bien compris ça. Et peut-être pas certains auditeurs non plus. Mais juste pour clarifier les choses : le taux d'abandon ou le fait que les gens aient plutôt arrêté l'école quand ils

avaient un instructeur de vol masculin. OK, alors j'ai bien compris.

[00:32:09] **Jutta Reiser:** C'est exactement ça.

[00:32:12] C'est pour ça que j'ai aussi longtemps travaillé dans les écoles primaires. Et là, j'ai déjà remarqué que des femmes, pour une histoire que je racontais, disaient qu'elles faisaient deux cours de base. Ensuite, j'ai eu de temps en temps des couples qui venaient, et j'ai aussi fait certaines expériences. Par exemple, quand l'homme volait déjà et que la femme venait et voulait aussi apprendre à voler, pour qu'elles puissent partager ce loisir pendant leur temps libre.

[00:32:41] Que cela entraînait parfois des difficultés, surtout quand les hommes restaient et aidaient. Et que c'était différent quand les hommes n'étaient pas là. J'avais remarqué cette différence. Et oui, c'est une différence essentielle, même. C'est presque presque toujours le cas que les femmes apprenaient plus détendues quand leurs partenaires n'étaient pas là. Ça sautait vraiment aux yeux.

[00:33:13] **Lucian Haas:** Même s'il n'y avait que des hommes dans le groupe, par exemple. Oui,

[00:33:17] **Jutta Reiser:** oui. Enfin, dès que le partenaire n'est pas

[00:33:18] **Lucian Haas:** ...il n'était pas là, alors... c'était plus détendu. On n'a pas besoin de se prouver quoi que ce soit face à lui, de montrer quoi que ce soit.

[00:33:24] **Jutta Reiser:** Exactement, oui.

[00:33:28] Et ce désir d'aide de la part des partenaires envers les femmes est parfois plutôt un obstacle. Quand les novices sont bien organisés, la femme peut déjà le faire elle-même. Elle a peut-être besoin de cinq ou dix minutes de plus, parce qu'elle ne l'a pas encore fait autant que l'homme. Mais ce n'est vraiment pas une aide. Ou quand, en plus des instructions d'un moniteur ou d'une monitrice, arrivent des conseils avisés de la part de l'homme qui vole déjà, est-ce que c'est utile ? Je pense que nous devrions tous nous demander beaucoup plus souvent : quand nos conseils et nos recommandations sont-ils vraiment utiles ?

[00:34:05] Ce n'était souvent pas le cas. J'ai remarqué que ça se passait beaucoup mieux quand ils n'étaient pas là. Il faut alors aussi... On doit se poser la question, je l'ai déjà fait avec un couple, je les ai suivis toute la journée sur... la pente d'entraînement. Elle est descendue à pied sans arrêt. Elle n'a jamais volé et il n'y avait aucune raison. Elle avait les mains en l'air, techniquement tout était super, mais elle a toujours fini par descendre à travers les arbres à Lindenfels jusqu'en bas. Toute la journée. J'étais presque désespérée par moi-même. Et là, j'ai pris la femme, je lui ai demandé : « Dis-moi, est-ce que tu veux vraiment voler ? » Courte pause, irritation, comme c'est souvent le cas avec les bonnes questions. Et elle a répondu : « Non, non, en fait je fais ça parce que mon mari... »

[00:34:50] Et là, c'était réglé, c'était dit, c'était exprimé, et la femme n'avait plus besoin d'apprendre à voler et savait qu'elle n'en avait pas besoin.

[00:35:01] Oui, je pense que cette prise de conscience est aussi une bonne chose. Ensuite,

[00:35:07] **Lucian Haas:** Alors, je reviens à ma question. Je l'ai remarqué avec les écoles. Tu l'as remarqué avec les écoles. Mais quand est-ce que l'intention est venue de ta part de te dire : je veux vraiment faire quelque chose là ? Enfin, pas seulement, parce que l'un c'est bien l'observation.

[00:35:19] **Jutta Reiser:** et ça

[00:35:20] **Lucian Haas:** ...autre est de dire : « Hé, je veux y mettre de l'énergie. » Enfin, je veux faire avancer les choses. Peu importe la forme. Et quand est-ce que c'est arrivé et quelles ont été tes premières idées ? Par quoi as-tu commencé ?

[00:35:32] **Jutta Reiser:** Bon, ça a évolué, évidemment. Tout simplement. J'ai fini par avoir une amie passionnée d'aviation ici en Pfalz.

[00:35:43] Et oui,

[00:35:46] une autre façon de communiquer. On a simplement ri de beaucoup de phrases de "mecs". On a souvent passé de bons moments là où je me sentais plutôt seule parmi tous ces hommes. C'était Beate, c'était bien. Et oui, au plus tard quand Beate n'était plus là, elle est morte, mais pas dans un accident d'avion, elle est morte, j'ai réalisé qu'il manquait quelque chose. Et j'ai alors créé des groupes WhatsApp de temps en temps pour dire : "Hé les femmes, il y en a peu ici en Pfalz, vous connaissez nos conditions. Ce n'est pas vraiment facile de voler chez nous. Vous pouvez aussi venir et discuter avec moi pour simplement amener encore plus de femmes au décollage."

[00:36:32] Tout a commencé avec ces groupes WhatsApp pour mettre ça en place. Ensuite, j'ai écrit un article, il y a déjà plusieurs années, qui a suscité énormément de réactions : les femmes volent différemment. Et bien sûr, c'était drôle, il y a eu une grande indignation dans les retours. Partout, on me disait : « Les femmes ne volent pas différemment, on doit faire exactement la même chose ». Bien sûr, on doit faire exactement la même chose, mais pas tout à fait. Il y a eu énormément de réactions là-dessus. Et puis, il y a eu les rencontres avec Judith Turia, je ne sais même plus où on s'est rencontrées pour la première fois, et Katrin Ganter, qui avait déjà lancé le Frauenflugfest. Et on a dit toutes les trois : on va organiser une fête, une vraie fête.

[00:37:19] Ça veut dire qu'on se fait plaisir et qu'on ne vole qu'avec des femmes. Et là, j'ai eu... Ça

[00:37:25] **Lucian Haas**: c'étaient ces festivals d'aviation féminine à Lenk, en Suisse. À Lenk

[00:37:28] **Jutta Reiser**: en Suisse, exactement. C'était, je crois,

[00:37:29] **Lucian Haas**: il y a cinq ou six ans. Oui, vers cette période. Probablement avant Corona.

[00:37:33] **Jutta Reiser**: Oui, juste avant Corona. Et il y avait surtout des pilotes allemandes qui venaient là-bas, ce qui était très surprenant. Bon, j'avais un peu fait de la promo, mais sur ces 100 personnes, j'ai l'impression qu'il y avait 80 pilotes allemandes.

[00:37:50] Et là, j'ai encore pris conscience très consciemment de ce que c'est comme sujet, de toute la force et l'énergie qu'il y a quand des femmes volent ensemble et se soutiennent mutuellement. De l'histoire que j'ai déjà racontée tout à l'heure, celle de la femme qui n'a pas volé pendant trois ans, jusqu'à Gabi Fonck, pilote pro d'acro, et Jude Thurier, ancienne pilote pro d'acro, qui nous montrent avec une telle aile tout ce qu'on peut faire et toute l'énergie qu'il y a là-dedans. Beaucoup de super femmes ont donné des cours. Ellie Ecker était encore là.

[00:38:33] La Sonja, qui participe aussi au vol X-Alps en Suisse. C'étaient de superbes pilotes qui ont transmis leur savoir pour permettre aux femmes de voler. C'était une expérience géniale. Et là, j'ai su que c'était un sujet important. Et qu'on devait s'y tenir. Et ensuite est venue l'étape, avec quelques amies, de fonder l'association Flugliebe, avec pour objectif de promouvoir le sport aérien féminin, pour que nous soyons plus nombreuses.

[00:39:03] Tout spécialement pour ça.

[00:39:06] Et pour nous mettre en réseau, c'est aussi ça l'art. Comment je peux contacter les autres pilotes qui m'emmèneront dans une nouvelle zone de vol, qui me montreront où je peux voler, comment je peux voler, simplement parce qu'elles connaissent bien la zone. C'est déjà tout simple. Comment je me mets en réseau pour aller plus loin et vivre de nouvelles expériences ? Et dans un cadre qui me convient. Tout simplement.

[00:39:34] **Lucian Haas**: Depuis quand est-ce qu'il y a "Flugliebe" maintenant ?

[00:39:36] **Jutta Reiser**: On est sur la troisième année maintenant. On est 25, 26, on a commencé en 2023.

[00:39:44] **Lucian Haas**: Et vous avez combien de membres ?

[00:39:46] **Jutta Reiser**: Maintenant, on est plus de 100.

[00:39:48] **Lucian Haas**: Et toutes des femmes ?

[00:39:50] **Jutta Reiser**: Non. Non, 80 % de femmes. Il y a eu une longue discussion dans ce groupe de fondation. Nous étions six femmes et deux hommes.

[00:40:02] Si on devait, non, les hommes étaient encore tellement mis à l'écart. Si on devait laisser entrer des femmes ou pas. On a débattu très, très, très longtemps. Si on...

[00:40:10] **Lucian Haas:** Laisser entrer les hommes, tu veux dire ? Laisser entrer les hommes, oh mon Dieu.

[00:40:13] **Jutta Reiser:** Oui, laisser entrer les hommes. On en a discuté longuement et en détail à travers les générations. Et l'idée au départ était de ne le faire que pour les femmes pilotes. Mais justement, les jeunes pilotes ont dit que nous vivons à une époque où on n'exclut plus personne. Et cet argument nous a tous convaincus, en fait. Donc les hommes peuvent aussi participer, ceux qui disent qu'ils veulent soutenir l'aviation féminine pour que vous soyez plus nombreuses.

[00:40:44] **Lucian Haas:** Mais est-ce que les hommes ne sont que des membres donateurs ? Ou est-ce que, quand vous organisez des événements, par exemple un voyage, ou je ne sais pas, tu peux déjà nous dire quel genre d'événements vous proposez... Est-ce que les hommes peuvent participer ? Ou est-ce qu'il y a des moments où on dit : non, là, c'est exclusif. C'est pour les femmes.

[00:41:02] **Jutta Reiser:** Alors, on a écrit dans nos textes que je ne parle que de pilotes femmes. C'est juste marrant comme ça. Et bien sûr, on inclut tous les pilotes.

[00:41:17] Oui, les hommes sont en fait inclus. Oui, les hommes sont en fait inclus. Et c'est OK. Mais jusqu'à présent, ça a toujours été comme ça que les femmes, les groupes, quand nous étions en voyage ou quelque part, dominaient le groupe. Et les hommes qui sont présents apprécient énormément cette atmosphère particulière. Oui, c'est ça. Ils peuvent être là. On fera peut-être exclusivement une événement en ligne. Ici, nous voulons parler entre nous en groupe. Ça pourrait être des sujets comme la ménopause ou les règles et le vol. Là, on n'a tout simplement pas besoin d'hommes pour en discuter. Ni même d'hommes compréhensifs.

[00:42:03] Et je ne vous intéresserait pas non plus, je pense.

[00:42:07] **Lucian Haas:** Même dans, je ne sais pas, ça pourrait peut-être déjà intéresser. Mais à cette profondeur, là où on va probablement discuter, on va dire en tant qu'homme : je suis orienté vers les résultats. Donc, si vous avez trouvé une solution pour la gestion des règles, je peux dire à ma femme ce qu'elle devrait faire pendant le vol. Oui, exactement. On veut bien avoir l'info. Mais on ne dirait probablement pas : je dois maintenant discuter pendant deux heures là-dessus et m'imaginer des images que je n'ai pas envie de me représenter pour le moment.

[00:42:34] **Jutta Reiser:** Exactement, par exemple.

[00:42:35] **Lucian Haas:** Mais quand les hommes sont là, par exemple, pas pour ces discussions sur les règles ou ce genre de choses. Oui. Mais vous faites peut-être une sortie ou autre chose.

[00:42:46] Est-ce que ces hommes participent à votre... je dis ça exprès, à votre communication de femmes ? Mhm. Ou est-ce que les hommes sont en fait les spectateurs silencieux ? Les petites souris qui se disent : « J'apprécie, je trouve ça sympa de pouvoir mettre un pied dans cette atmosphère féminine. Je capte des trucs que je ne capte pas chez les hommes. » C'est quelque chose, ça a du sens. Mais s'ouvrir soi-même, se montrer sous l'angle émotionnel féminin ou quelque chose comme ça, ils ne le font quand même pas.

[00:43:16] **Jutta Reiser:** C'est ce que je dirais pour le moment. Oui, c'est en fait le cas. Ce sont plutôt les compagnons plus discrets, tendance, pas toujours. Il y en a d'autres, mais ce sont plutôt les compagnons plus discrets qui écoutent, qui profitent de l'atmosphère ou qui sortent parfois respectueusement du cercle quand ils remarquent que le sujet ne les concerne pas. Beaucoup d'hommes disent qu'ils trouvent beau ce que nous mettons en avant concernant certains aspects du vol. Cette expérience et ce fait de pouvoir, en même temps, laisser faire : je fais un vol plané au coucher du soleil, je suis comblée de bonheur, et avant ça, j'ai volé 100 km, je suis comblée de bonheur, que ces deux choses aient chacune leur légitimité et aussi pour les hommes.

[00:44:07] ne pas avoir l'impression qu'ils doivent être avec ceux qui ont fait les 100 km pour avoir le droit d'être là, pour appartenir à la communauté.

[00:44:18] C'est ce que les femmes m'ont dit, ça m'a beaucoup touchée, ils l'ont si bien dit. Il a dit : « Oh, peu importe, le soir, seul celui qui raconte les meilleures histoires compte. »

[00:44:32] **Lucian Haas:** Chez les hommes ou chez les femmes ?

[00:44:33] **Jutta Reiser:** Il a dit ça pour tout le monde, en fait. Peu importe, c'est vraiment quelqu'un qui peut voler sur des milliers de kilomètres et qui adore ça, mais il finit quand même par dire que peu importe. L'essentiel, c'est que chacun raconte sa propre...

[00:44:48] **Lucian Haas:** C'est une bonne histoire. En tant que Fly with Andy, il avait aussi beaucoup d'expérience avec les gens qui étaient partout dans le monde. Il a dit que j'irais voler avec lui et que, au bout du compte, c'est probablement l'aventure, la liberté que chacun a vécue à sa manière.

[00:45:05] Tu as dit que tu aimerais que nous soyons plus nombreuses, donc nous, les femmes pilotes — "pilotes" est déjà féminin — que nous soyons plus nombreuses. Pourquoi en fait ? Pourquoi devrait-il y avoir plus de femmes dans l'aviation ? Je pense que...

[00:45:22] **Jutta Reiser:** changerait le sport. Ça changerait le sport. De quelle manière ? Le rendre encore plus beau qu'il ne l'est déjà. Encore plus beau. Encore plus beau, oui, parce que je pense que le fait que seuls les hommes se dirigent entre eux mène, comme nous en avons déjà parlé, à encore plus de compétition, encore plus de coups de coude et encore plus de « qui est le meilleur, le plus grand, le plus rapide et le plus beau », et que les femmes intègrent vraiment beaucoup plus l'aspect de la polyvalence dans le vol, qui existe aussi, et beaucoup plus l'aspect de l'expérience. Que les aspects mentaux qui entrent, qui arrivent, je pense qu'ils viennent déjà beaucoup des femmes, des pilotes, dans le vol en général, que tous ces aspects deviennent plus présents.

[00:46:07] Ça va simplement devenir plus varié et plus coloré. Tu penses...

[00:46:11] **Lucian Haas:** tu penses ça parce que beaucoup de coachs mentaux sont en fait des femmes ? Oui. Si on dit, c'est vrai, quand tu dis ça.

[00:46:19] **Jutta Reiser:** Oui. Oui.

[00:46:21] **Lucian Haas:** Si je devais les citer maintenant, je ne peux pas toutes les nommer, mais celles que j'ai en tête, je dirais, d'accord, alors ce sont... Il y a plus de femmes. C'est un ratio de 3 pour 2 entre les entraîneuses mentales et les entraîneurs mentaux, ou quelque chose comme ça.

[00:46:35] **Jutta Reiser:** Oui. Cette thématique s'ouvre tout simplement beaucoup plus, c'est pour ça que je trouve ça. Et le sport est tellement incroyablement varié. Et tu as dit tout à l'heure que le mot-clé le plus cité quand on parle de voler, pourquoi tu voles, c'est la liberté. On dit tous liberté. Ça

[00:46:54] **Lucian Haas:** C'était dans la discussion préliminaire quand j'ai dit ça. Si quelqu'un se demande où Lucian Haas a parlé de liberté, c'était dans une discussion préliminaire, mais oui, la liberté.

[00:47:02] **Jutta Reiser:** Mais on connaît tous ça. Tout le monde finit par répondre avec le mot « liberté ». Mais ce qui est intéressant, c'est que nous vivons dans un monde où nous devons constamment nous dépasser. Nous devons toujours être meilleurs, avoir toujours plus de performances, vendre toujours plus, réaliser toujours plus de profits, toujours plus. Exactement les mêmes principes. On les applique à notre passe-temps favori, où la liberté est ce qu'il y a de plus important, et on en fait un sport de compétition. Ça veut dire qu'on se limite encore nous-mêmes pendant qu'on vole, en se disant que ça n'a de sens que si je suis le premier, ou au moins le deuxième, ou au moins dans le top dix.

[00:47:48] C'est plutôt une limitation quand je ne pense qu'en mode plus haut, plus vite, plus loin. Et lever cette limite, je pense que le vol féminin aide vraiment à le faire.

[00:48:03] **Lucian Haas:** Penses-tu que s'il n'y avait pas ce "plus haut, plus vite, plus loin" dans le sport du parapente, qu'il y aurait automatiquement plus de femmes ?

[00:48:16] **Jutta Reiser:** Oui, on pourrait essayer ça dans une formation. On couperait carrément le monde extérieur, les magazines et tout ce qu'il y a. Et on dirait simplement : c'est notre sport et vous pouvez tout vivre ici.

[00:48:35] Oui, je pense que c'est bien le cas. Une femme m'a aussi écrit à ce sujet concernant la sécurité. Après avoir eu son deuxième enfant, elle est revenue à une aile A. Elle a été instruite par beaucoup de gens, surtout des hommes, sur le fait que les ailes B sont en fait beaucoup plus sûres que les ailes A, parce qu'elle est alors plus rapide. Elle se sent tellement bien avec son Alpha. Et elle veut ça maintenant. Cette idée qu'on lui explique qu'elle doit voler avec une aile plus haute parce qu'elle en est capable, ça l'a vraiment braquée. Je pense que si on laissait faire ça beaucoup plus, cette femme serait encore plus consciente de ses responsabilités qu'avant.

[00:49:24] Ce n'est pas que les autres femmes qui n'ont pas d'enfants ne soient pas conscientes de cette responsabilité,

[00:49:31] dit, je veux voler avec une aile A. Et sans avoir à me justifier. Et j'ai dit que j'étais vraiment fatiguée de devoir sans cesse me justifier pour dire que je voulais encore voler avec une aile A.

[00:49:43] **Lucian Haas:** Tu as mentionné tout à l'heure l'exemple du DRV. Tu as dit qu'il y a 87 % d'hommes et 13 % de femmes. Si maintenant les femmes s'intéressent aux sports aériens, elles se heurtent toujours à cette peur de conduire des hommes. Elles le percevront aussi toujours. Elles arrivent au décollage, et là, il y a dix hommes et une ou deux femmes. Il faut bien que la moyenne de 13 % arrive quelque part, si on compte avec dix personnes.

[00:50:11] Comment peut-on y arriver quand il y a une telle domination masculine pure en termes de chiffres, et donc bien sûr aussi une domination masculine dans toute la communication ? Comment peut-on quand même réussir à dire qu'on augmente ces 13 % petit à petit, qu'on passe à 15, à 17, 21, peu importe. Ce serait mon

[00:50:33] **Jutta Reiser:** rêve, oui.

[00:50:35] **Lucian Haas:** Comment peut-on faire ça quand il y a pourtant cette forte domination masculine ?

[00:50:40] **Jutta Reiser:** Oui, je pense que d'après mon expérience, ça fonctionne grâce au réseau. Beaucoup de femmes se parlent et se donnent rendez-vous via ce réseau. C'est le point essentiel. Et ça se passe partout en Allgäu aussi, avec le groupe WhatsApp. Tu as dit que vous en aviez un ici. Il y a partout ces groupes WhatsApp où seules les pilotes se donnent rendez-vous,

[00:51:06] où seules les pilotes se connectent, se sentent soutenues, ne se sentent pas seules. J'en avais une ici, qui a son brevet depuis deux ans. Elle n'a jamais volé en Pfalz, elle a volé avec moi pour la première fois il y a trois semaines. Elle m'a raconté qu'une fois, elle était en montagne et il y avait tellement d'hommes là-bas qui lui expliquaient comment faire, ce qu'elle devait faire et ce qu'elle ne devait pas faire. Et elle a dit : je ne pouvais plus voler.

[00:51:36] Oui. À elles.

[00:51:37] **Lucian Haas:** On m'a tellement expliqué des trucs qu'elle finit par dire : « Je n'en peux plus. Apparemment, je ne peux satisfaire personne ici, ou quoi ? »

[00:51:43] **Jutta Reiser:** Oui, exactement. C'était comme si elle se sentait complètement dépassée. Pourtant, c'était sans doute une journée simple. Elle était juste submergée par le flux d'informations et par cette impression de devoir s'imposer face aux hommes. Du coup, elle n'a pas décollé. Et puis, on a eu un rassemblement de passionnés de vol ici en Pfalz, un week-end High-Can-Fly. Et là, elle a décollé sur deux montagnes. Dont une très, très difficile, le Plättersberg, où il faut atterrir entre les vignes. Elle l'a super bien fait.

[00:52:18] Juste les autres conditions, l'autre atmosphère. Je pense. Je crois que les femmes doivent se mettre en réseau, trouver leurs sujets, les aborder et trouver un espace pour elles-mêmes afin de s'épanouir. Et pour cela, elles doivent parfois, pas toujours, nous le faisons aussi très souvent, parfois pouvoir être entre elles. Je ne connais aucun argument qui me convainque vraiment de pourquoi on ne veut pas du tout laisser les femmes organiser des événements pour elles-mêmes, ce qui serait tout à fait acceptable.

[00:52:58] Pourquoi est-ce que ça ne devrait pas être le cas ? Enfin,

[00:53:01] **Lucian Haas:** Écoute, on n'en a pas encore parlé explicitement, mais tu préconises que les femmes devraient avoir, en quelque sorte, des safe spaces dans l'aviation ou au sein de la communauté aéronautique.

[00:53:12] **Jutta Reiser:** Avoir aussi, précisément ce mot, avoir le droit aussi. Mais oui, pourquoi ne pourraient-elles pas avoir ça aussi, parfois ?

[00:53:21] Être entre elles, pour ensuite être plus fortes et plus confiantes à leur propre rythme et avec leurs propres conditions. Aller au décollage sans avoir à se justifier et sans se laisser sortir de soi-même. Comment le vol fonctionne ?

[00:53:43] **Lucian Haas:** Est-ce que les femmes sont assez confiantes pour dire, quand elles viennent d'un groupe de femmes et qu'elles disent : « OK, j'ai découvert une autre façon de piloter », pour ainsi dire. Le vol, au bout du compte, c'est peut-être la même chose dans les airs. Mais tout ce qui l'entoure, je l'ai vécu un peu différemment cette fois.

[00:53:58] **Jutta Reiser:** Oui. Et

[00:53:59] **Lucian Haas:** alors ils retournent peut-être dans leur club, leur décollage. Oui. Dans un environnement habituel, encore 90 % d'hommes, 10 % de femmes ou 87, 13, peu importe.

[00:54:11] Est-ce qu'elles peuvent se le permettre, quand elles disent : « maintenant, je suis seule face à cette phalange » ou « on est au maximum deux » ? Mais on n'est pas toujours à deux non plus, au point de pouvoir dire : est-ce que les femmes ont une chance là ?

[00:54:25] **Jutta Reiser:** Lors de la dernière assemblée régionale, une petite, une très petite ULMiste était assise à côté de moi. Et elle a dit une phrase magnifique. Elle a dit : « 360 jours par an, je veux voler avec tout le monde, mais quatre jours par an, j'aimerais pouvoir voler uniquement avec des femmes. » Et je me suis dit, enfin, cette femme, qui est apparemment aussi une ULMiste dans cette scène, elle s'est battue. Mais même chez elle, alors qu'elle a déjà accompli tout ça, qu'elle est une ULMiste accomplie, elle a le désir de dire : « quatre jours par an, j'aimerais pouvoir être entre nous. » Tout ce qui fait la spécificité du vol masculin, et

[00:55:13] pouvoir être entre nous. Pourquoi pas ? Je trouve ça bien.

[00:55:17] **Lucian Haas:** Si on imagine ça dans un monde idéal, on aurait 50 % de femmes et 50 % d'hommes dans le monde de l'aviation.

[00:55:27] Penses-tu qu'il serait toujours nécessaire d'avoir de tels espaces sécurisés ? Ou dirais-tu non, que ce serait égalitaire ? Que ça fonctionnerait en fait ?

[00:55:40] **Jutta Reiser:** Si je pars de mon propre point de vue, je dirais que ça ne serait plus nécessaire. Mais je suis évidemment quelqu'un qui a grandi avec deux frères. Donc je connais ça, je n'ai pas eu de sœurs ou quoi. Pour moi, ça irait, mais je pense que beaucoup de femmes le voudraient quand même. Oui, juste pour elles. Pourquoi pas ? Le club de bowling pour hommes va aussi au bowling avec des hommes. Pourquoi les femmes ne pourraient-elles pas aller s'évader ensemble ?

[00:56:10] **Lucian Haas:** Il y a aussi des clubs de femmes qui jouent ensemble au bowling. Est-ce que ça existe ? Si ! Ma grand-mère a fait partie d'un club de bowling pour femmes pendant des années, et chaque année elles faisaient un voyage ensemble ou un truc du genre. Oui, oui. Si, ça existe aussi. Et c'était, enfin, ma grand-mère est morte depuis longtemps, mais c'était à une époque où on ne dirait pas que la société est devenue telle que tout le monde a le droit de faire ça. Non, c'était déjà dans les années 50, 60, 70.

[00:56:38] **Jutta Reiser:** Oui, c'était déjà révolutionnaire à l'époque. Mais à ce moment-là, on parlait de bowling, et maintenant on parle de pilotage. Et hier, quelqu'un m'a encore écrit : « Oh Jutta, je veux absolument te dire ça. J'ai eu mon deuxième enfant et maintenant, beaucoup de gens me disent que je devrais arrêter de piloter au plus tard maintenant. Parce que j'ai des responsabilités. » Et ce qui l'horripile le plus, c'est que cette mise en garde vient même de femmes.

[00:57:07] Je trouve ça aussi très intéressant.

[00:57:12] Atteindre le féminisme au sens où nous sommes vraiment paritaires et égaux, ce n'est pas seulement une chose que les hommes doivent accepter, mais il faut aussi que les femmes changent de mentalité. Oui. Parce que le père, qui est aussi pilote, on ne lui dira jamais qu'il a maintenant un deuxième enfant et qu'il doit arrêter de voler, s'il vous

plaît.

[00:57:41] **Lucian Haas:** Est-ce que tu connais des femmes pour qui tu pourrais dire qu'elles ne se sentiraient pas à l'aise dans des groupes de femmes ?

[00:57:46] **Jutta Reiser:** Oui. Enfin,

[00:57:46] **Lucian Haas:** en tant que pilotes.

[00:57:49] **Jutta Reiser:** Oui, oui, oui, oui, oui. Ce sont souvent ceux qui se sont, je dirais, accrochés et qui ont réussi.

[00:58:03] ...avoir réussi dans l'aviation ou atteint une certaine position. Je pense qu'elles ne comprennent pas très bien, ou ont souvent l'impression qu'elles doivent protéger leurs collègues masculins pilotes contre nous, les femmes. Oui, j'ai déjà vécu ça et on en a discuté. Et elles se sentent, oui,

[00:58:32] ils n'en ont tout simplement pas besoin. Je veux piloter et, oui, il faut savoir se serrer les dents un peu. Et oui, je l'ai appris aussi. Elles voient l'intérêt. Je connais ces femmes. Mais je constate que quand elles sont quand même présentes plus souvent, ce n'est finalement pas si mal pour elles.

[00:58:55] **Lucian Haas:** Parce qu'elles se rendent compte qu'elles peuvent enfin aborder des sujets comme les règles ou quoi que ce soit d'autre.

[00:59:00] **Jutta Reiser:** Pas du tout à cause du communicatif. Mais oui, par exemple l'évolution. De petites ailes. Le fait que ça aide si j'ai une bonne aile, bien tressée, qui me convient mieux à moi, même si je m'en sors bien dans le monde des hommes, qu'une aile trop grande. Ce qui est né de ces cercles de femmes. Et hop, je vole soudainement un peu plus sûrement et mieux qu'avant. Elles prennent peut-être volontiers cette prise de conscience avec elles. Mais sur le plan communicatif, elles n'en ont pas besoin. Il y a les femmes, bien sûr, qui pourraient même le rejeter. Je ne comprends pas encore tout à fait pourquoi il y a parfois aussi un rejet du côté des femmes.

[00:59:45] **Lucian Haas:** Les petites ailes. Ça aurait été presque une belle transition. On y en vient tout de suite. J'ai encore une question. Tu peux maintenant critiquer un peu.

[00:59:54] D'après tes observations, quels sont les pires comportements masculins dans le monde de l'aviation qui sont les plus repoussants pour les femmes ?

[01:00:07] **Jutta Reiser:** Hm, c'est drôle. Alors, ce qui me vient à l'esprit spontanément. Peut-être que tu as...

[01:00:11] **Lucian Haas:** un top 10 ou un top 3 ou quoi que ce soit.

[01:00:14] **Jutta Reiser:** Oui, c'est ce que me disent toujours les femmes plus jeunes. Dis-moi, est-ce que je vais devoir voir tous les hommes nus au décollage ?

[01:00:26] **Lucian Haas:** Je ne m'y attendais pas. Oui,

[01:00:28] **Jutta Reiser:** Je trouve ça marrant aussi. Mais j'entends souvent ça.

[01:00:31] **Lucian Haas:** Parce que les hommes enlèvent toujours leur T-shirt là-bas. Ils disent : « Je suis trempé de sueur et maintenant je m'assois juste là ». Mais est-ce que c'est un facteur d'envie, parce que les femmes n'oseraient pas et ne pourraient pas le faire ? Ou est-ce que c'est vraiment quelque chose de repoussant ?

[01:00:44] **Jutta Reiser:** Je pense que oui, en fait. Enfin, ce n'est tout simplement pas esthétique. Vous connaissez l'âge moyen de nos pilotes. Oui, c'est plutôt une question d'esthétique. Je n'en ai pas besoin. Et ils affichent leur ventre avec fierté. Donc non, je ne trouve pas ça beau. Je l'entends souvent.

[01:01:04] **Lucian Haas:** Est-ce que les hommes devraient plutôt se retenir de retirer leurs T-shirts ?

[01:01:10] **Jutta Reiser:** Ce n'est pas le fait de changer de T-shirt. C'est plutôt le fait de dominer le décollage avec le torse nu. C'est le genre de chose qui me vient à l'esprit spontanément. Les femmes disent souvent ce qui les dérange.

[01:01:27] Ce qui les dérange, c'est souvent de se faire expliquer les choses. Surtout quand il s'agit d'états émotionnels. L'une m'a écrit qu'elle était en cours SIV et qu'elle avait peur. Et les hommes se mettent autour d'elle pour lui réexpliquer la technique de vol. Et elle dit : j'ai aussi entendu la technique de vol. Je l'ai comprise. Ce n'est pas le sujet. Il pourrait me la réexpliquer trois fois de plus maintenant. Ce mansplaining, je pense que c'est quelque chose de très désagréable.

[01:02:03] Hm. Oui.

[01:02:07] Il y a toujours eu des remarques sexistes de temps en temps. Mais c'est un sujet assez mineur chez les femmes. Hm. Enfin, c'est un sujet mineur. Le sexisme. Oui. Mais il arrive bien sûr que ça arrive encore par moments. Oui, j'ai déjà eu un instructeur de vol qui a fait un geste, genre les mains devant la poitrine qui montent et descendent. Et il a dit : « Est-ce que tu peux marcher sans bouger comme ça ? » C'est évidemment déplaisant, une telle remarque. Oui, il y a bien des phrases comme ça. Ou un instructeur de vol qui a carrément dit à une femme : « Est-ce que tu peux marcher comme une femme ? »

[01:02:52] **Lucian Haas:** Au départ, ou quoi ? Au

[01:02:53] **Jutta Reiser:** Départ, oui. Pour une élève pilote.

[01:02:55] **Lucian Haas:** Et là, la femme a dit : « Désolée, j'ai pas mes chaussures de randonnée aujourd'hui », ou quoi ?

[01:03:00] **Jutta Reiser:** Oui, ils sont tous sous pression. Ils veulent apprendre à piloter. Ils dépendent de quelqu'un, d'un instructeur de vol.

[01:03:08] Non, dans ce cas, avec celui qui peut marcher comme une femme, j'ai intervenu. Je lui ai dit : tu ne me parles plus par radio ici. Mais elle l'a bien supporté. Ce sont des remarques comme ça. Mais il y en a d'autres, maintenant un collègue a une aile rose. Il y a aussi eu des commentaires du monde des hommes. Qu'est-ce que l'autre dit ? Enfin, oui, "girly", bien sûr. Et dans le sens de, oh, c'est gênant.

[01:03:38] Mais je ne sais plus exactement. Mais c'est gênant de voler avec un truc de fille. Et les hommes doivent aussi apprendre ça. Et l'homme a pu le gérer, il a dit : « Je peux gérer ça. Je vole. »

[01:03:51] **Lucian Haas:** Prenons ça maintenant simplement comme transition vers le sujet des ailes. Oui. Est-ce qu'il existe des ailes typiques pour filles ou pour femmes ? Oh, j'ai trouvé

[01:04:00] **Jutta Reiser:** je complètement

[01:04:00] **Lucian Haas:** horrible. Tu te rappelles ? Il y avait autrefois... Chez U-Turn, il y avait Ladyguard. Oui,

[01:04:07] **Jutta Reiser:** c'était tellement dingue, l'aile. Elle était aussi rose,

[01:04:08] **Lucian Haas:** je pense. Blanc

[01:04:09] **Jutta Reiser:** Pas du tout. Mais la pub était tellement forte. Il y avait une femme dans une robe blanche flottante sur un nuage. Et le slogan était : pour celles qui volent au-dessus des nuages, Ladyguard. Exactement.

[01:04:25] **Lucian Haas:** Et tu vois, les femmes peuvent mieux voler que les hommes, elles y arrivent même au-dessus des nuages. Au-dessus des

[01:04:29] **Jutta Reiser:** Nuages, oui. Là, j'ai déjà perdu le fil. Oui, c'est, je ne sais pas, il y a 15 ans. C'était une sorte de phrase. Est-ce qu'il y a des ailes typiques pour femmes ? Non. Enfin, il y a, comme pour les hommes, des femmes qui préfèrent un contact direct avec l'aile plutôt qu'un contact plus souple. Ça existe comme pour les hommes, comme pour les femmes. On peut tout essayer et il faut trouver ce qui nous convient personnellement. Comme on le veut. Si on préfère avoir une réaction rapide. Ou si on préfère apprécier la pression de commande progressive.

[01:05:10] Oui, bien. Jusqu'à il y a quelques années, les ailes étaient conçues principalement pour les hommes de poids moyen. Tu le sais bien mieux que moi. Et ensuite, les petites ailes étaient souvent des versions réduites. Et elles étaient encore dangereuses il y a quelques années. Plus sujettes au décrochage parachutal.

[01:05:34] Plus proche de la rupture. Et ainsi de suite. Ça ne se passait pas très bien. Aujourd'hui, il y a plusieurs fabricants qui s'efforcent réellement, que ce soit pour les pilotes femmes ou hommes, de concevoir spécifiquement des ailes légères. C'est déjà une différence. Juste réduire la taille ou concevoir spécifiquement. Et c'est une bonne chose. Je n'ai pas l'impression que la prise de conscience soit arrivée dans toutes les écoles de vol et chez tous les moniteurs.

[01:06:09] que les femmes, de mon point de vue, ont plutôt besoin d'une aile plus sollicitée même avec une aile A. On leur vend souvent des ailes qui sont tout simplement trop grandes. Celles-ci font que les femmes se retrouvent plutôt face au vent en l'air. Elles leur donnent l'impression de ne pas avoir le contrôle, parce que le temps de réaction d'une telle aile, moins sollicitée, avec moins de charge de surface, est beaucoup plus long, enfin, jusqu'à ce qu'elle tourne. J'ai eu des ailes où, en tant que moniteur de vol, je savais : Jutta, annonce cette courbe au moins trois secondes avant que le truc ne tourne. Et c'est tout à fait normal, il ne faut pas avoir peur.

[01:06:54] À un moment donné, la main extérieure va un peu plus haut, et alors cette aile réagit et part en virage. Il faut l'annoncer beaucoup plus tôt. Je trouve que ces ailes n'apportent aucune sécurité pour les femmes. Alors bien sûr, je sais que le décrochage,

[01:07:13] il est même plus haut quand la charge est faible, mais je sais bien que la réaction est plus forte avec des ailes plus rapides, avec une charge de surface plus élevée. Mais je trouve ça bien pire pour ces femmes d'avoir des ailes ou des modèles légers, je ne peux pas dire pilote là, mais d'avoir des ailes légères qui réagissent si lentement à cause du manque de charge de surface. Ça me fait peur, ça me fait peur d'être sous une telle aile.

[01:07:46] **Lucian Haas:** Quand as-tu eu, comment dire, le déclic avec la petite aile ?

[01:07:54] **Jutta Reiser:** Oh, j'ai fait tellement d'erreurs en vol, pour l'amour du ciel, je ne peux même pas m'en souvenir. Avec ma première aile. Mon Akkus était ma première aile du déclic, par exemple, parce que j'aime voler les jambes tendues, comme avant en acrobatie, avec les jambes tendues, je restais toujours dans l'accélérateur.

[01:08:13] Oui, exactement.

[01:08:16] Et aussi, j'ai pris des fermetures.

[01:08:22] Oui, là, j'ai déjà changé quelque chose. Je m'en rends compte tout le temps. Je crois que c'était effectivement avec Bici, ils fabriquaient de bonnes petites ailes et j'ai eu pour la première fois le sentiment que, oui, l'aile réagissait immédiatement à ma pression sur les commandes et à mon transfert de poids. Je crois que c'était à l'époque avec le Base. Ah, comme c'était beau, j'ai adoré faire des spirales en forte pente et en ressortir, parce qu'il réagissait instantanément. C'est bien sûr toujours une difficulté, mais c'était à l'époque avec le Base et le Bici, comment ça peut être différent quand une aile correspond vraiment à ton poids.

[01:09:07] Bien sûr, au cours des 20 bonnes années où je vole, j'ai aussi pris du poids. À l'époque, j'étais beaucoup plus légère et le sujet était bien moins présent. Ça s'est donc développé progressivement.

[01:09:19] **Lucian Haas:** Discutons peut-être un peu... tu viens de parler du Base, mais rendons ça un peu plus pratique. Peut-être que les femmes qui nous écoutent se diront : "Ok, il y a quelqu'un qui me dit que je vole peut-être avec une aile trop grande. Comment peut-on déterminer si on vole avec une aile trop grande ou comment l'as-tu constaté pour toi ?"

[01:09:37] **Jutta Reiser:** Je le vois encore et encore, et les femmes le ressentent de la même manière. Cette sensation de se retrouver face au vent en faisant du soaring, dans des conditions simples, mais d'autres continuent de voler. Et toi, tu es face au vent et tu as l'impression que, oh, ça va être juste pour l'atterrissage. Tu as déjà besoin de l'accélérateur pour avancer. Alors qu'ils volent encore largement. Je pense que si tu as cette sensation, c'est déjà bon. Et puis il y a une deuxième sensation, celle de ne pas avoir le contrôle. Pas du tout dans des mauvaises conditions, mais simplement avec un peu de vent ou ce que j'ai déjà vécu. J'avais une femme courageuse avec moi, une super sportive, qui disait qu'elle ne voulait pas voler en thermique. Elle faisait tout et n'importe quoi. Et là, je me suis demandé : pourquoi cette femme ne veut-elle pas voler en thermique ?

[01:10:25] On était en train de tourner, et j'ai dit : « Allez, je vais te donner un autre équipement. Je prends le tien. » Alors je l'ai pris. Je suis sortie, j'ai tout de suite pris de la vitesse. C'est très facile pendant le tournage. Et j'ai tout de suite

crié, j'ai hurlé. C'est quoi ça ? Le sellette était tellement grand que à chaque virage, tu glissais d'un bon morceau.

[01:10:50] C'était une sensation horrible de se faire balancer dans cette chose en thermique. De voler en thermique avec ça. Évidemment, moi, en tant que pilote expérimentée, j'ai tout de suite eu peur dedans. Et elle, elle ne sait pas encore comment ça marche. Je me suis dit : non, moi aussi j'aurais eu peur. Du coup, je lui ai donné un petit sellette, qui était beaucoup trop petit et qui ne lui allait pas du tout. Et elle a vraiment volé en thermique dès le premier vol. C'est comme ça avec beaucoup de matériel, parce que tu as le contact direct avec l'aile. Si ce n'est pas direct, tu sais, ça ne donne pas une bonne sensation. Et pour les femmes, il faut encore avoir un œil attentif pour voir si ça convient.

[01:11:37] En

[01:11:38] **Lucian Haas:** Dans cet exemple, tu étais en fait sur le sellette, en gros. La question était : comment puis-je, en tant que pilote, reconnaître que je vole avec une aile trop grande ? Si je...

[01:11:49] **Jutta Reiser:** J'ai l'impression de ne pas avoir le contrôle, même au décollage. Donc, quand je vois le nombre de mètres carrés avec lesquels certaines personnes décollent parfois, je suis parfois horrifiée. Oui, là, j'aurais aussi un problème sans décollage Cobra si je devais passer ce truc avec ce nombre de mètres carrés avec un vent correct au-dessus de moi. Donc, si j'ai toujours l'impression, même lors du groundhandling, que cette aile fait ce qu'elle veut avec moi et que je n'ai pas du tout assez de force pour lui opposer quoi que ce soit. Ta force doit être suffisante pour pouvoir faire du groundhandling avec un vent correct. Je ne dois pas rester immobile en l'air et je ne dois pas avoir l'impression de n'avoir aucun contrôle du tout, d'être ainsi exposée au vent. Cette sensation d'être si perdue, d'être exposée au vent.

[01:12:36] Ça fait peur à beaucoup de gens. J'ai peur aussi que sur ce chemin, beaucoup de femmes, des femmes plus petites ou de petits pilotes, finissent par abandonner le vol. Je l'ai souvent vu.

[01:12:47] Mais j'ai, oui, j'ai essayé d'obtenir des chiffres, mais je n'ai pas encore eu de chiffres à ce sujet. Si c'est réellement le cas que, à cause d'une aile trop petite, elles ont si souvent l'impression d'être livrées aux éléments au lieu d'être actrices dans ces éléments, c'est la raison, je dirais. Et puis, il faut simplement essayer. Ça ne sert à rien. La charge alaire doit être élevée. Il y a eu un peu de changement ces dernières années. Il y a dix ans encore, la différence était nette entre la charge alaire des petites ailes et celle des ailes moyennes ou grandes. Ça s'est un peu rapproché.

[01:13:33] Mais c'est toujours nettement moins. Les femmes volent différemment des hommes. Les femmes petites et légères volent avec moins de charge au mètre carré. C'est une autre sensation de vol et une autre maniabilité. C'est bien ça. Perdre du fil m'aide davantage.

[01:13:50] **Lucian Haas:** On reprend simplement le fil différemment. Oui. Qu'est-ce que tu dirais alors, très concrètement... Est-ce qu'il y a une limite, d'après ton expérience, en dessous de laquelle une aile ne devrait pas avoir une telle charge alaire ?

[01:14:04] **Jutta Reiser:** Oui, j'avais mentionné ça dans l'article,

[01:14:08] j'ai noté le truc sur la charge par surface. Thomas et moi, on a fait pas mal de calculs là-dessus. Et on est arrivés à environ quatre kilos par mètre carré. C'est toujours assez élevé pour des femmes légères. Donc parfois, ça peut être un peu en dessous. Quatre kilos, là...

[01:14:27] **Lucian Haas:** tu dois vraiment prendre des ailes très petites... Si ce sont des femmes légères, tu te retrouves dans des zones où tu te dis que ces ailes n'existent pratiquement pas. Ou alors elles sont si petites que tu te dis qu'elles sont peut-être un peu plus instables que les plus grandes.

[01:14:43] **Jutta Reiser:** Exactement, alors on doit se demander : qu'est-ce qui est plus sûr ? Est-ce que plus réactif est plus sûr ? Ça veut dire que si elles se retournent, elles réagissent plus violemment parce qu'elles sont plus rapides. Ou est-ce que c'est plus sûr quand j'ai le contrôle ? Et personnellement, je me suis toujours... Et c'était justement mon expérience avec la Base à l'époque. Oh, je suis la patronne ici et je dis quand on tourne, à quelle vitesse on tourne, et ainsi de suite. Et là, je dirais plutôt : par là. Et d'ailleurs, ce qui est aussi intéressant, ce sont les protocoles de test, il y en a pour le vol en sous-poids, en surpoids. Et maintenant, pour les petites ailes, il en est ainsi : les rapports de test dans la

tranche de poids supérieure ont beaucoup plus d'AS que dans la tranche de poids inférieure.

[01:15:37] **Donc**, ça plaide plutôt pour le fait qu'elles sont apparemment plus sûres, si on doit en faire une catégorie. Plutôt à forte charge que à faible charge. Il faut juste voir. En fait, ces dernières années, on a vraiment remarqué qu'elles sont à forte charge, qu'elles ont plus d'A que les modèles à faible charge. Quand on parle de voiles A ou B, en tant que modèles à faible charge sur le même voile.

[01:16:00] **Lucian Haas**: Mais quand on écoute les fabricants, ils disent souvent que la difficulté avec les petites tailles, c'est qu'on dit que toutes les tailles obtiennent très facilement, que ce soit en A ou surtout en B, la certification B dans la zone où les gens volent, là où ils disent qu'on obtient la certification B très facilement avec toutes les tailles. Mais la taille XS ou XXS, c'est vraiment difficile, parce que sur les ailes B, lors de certaines manœuvres, elles auraient en fait une certification C, parce qu'elles tournent trop violemment après la fermeture ou quelque chose comme ça. Là, ils disent qu'on doit en fait travailler beaucoup plus sur les matériaux. On doit les construire globalement plus légères, régler un peu différemment et tout le reste.

[01:16:39] **Jutta Reiser**: Ça arrive, en effet.

[01:16:41] **Lucian Haas**: Ce que beaucoup de fabricants ont évité jusqu'à présent. Est-ce qu'il y a, peut-être un peu de pub, des fabricants pour qui tu peux dire, ceux-là, ceux-là et ceux-là, que je peux citer sans hésiter, qui ont ce problème en tête d'après mon expérience ?

[01:16:59] **Jutta Reiser**: Oui, absolument. En fait, ceux qui font vraiment du bon travail avec les petites ailes, c'est Air Design. Il y a cette histoire de Susi. Il a aussi cette aile légère, une aile simple pour le Hike and Fly.

[01:17:14] **Lucian Haas**: Tu parles de la Susi d'Air Design là. Il y avait aussi toujours une Susi de Nova. Celle-là, je l'ai...

[01:17:19] **Jutta Reiser**: super sûr. Non, la Susi d'Air Design, c'est juste la Susi. Et l'histoire derrière, c'est en fait que le concepteur a volé avec une amie très petite et légère et il l'a vu par lui-même. Elle se fait emporter par le vent. Et il s'est un peu penché sur le problème. C'est bien. Et on le remarque chez ces entreprises. Ça fonctionne vraiment bien. Ça fonctionne mieux, enfin, oui, c'est un peu, ça fonctionne très bien chez eux. Là où je l'ai bien vécu, maintenant aussi très bien, c'était chez SAP plutôt avec la Birdie en très petit, la Levy BGD. Là, je suis un peu en dehors depuis environ un an.

[01:18:04] Mais avant, c'était aussi très bien pour les petites tailles, parce que le fils de Prus était petit et léger. Mais il a maintenant grandi pour atteindre la taille des hommes. Je pense qu'on l'a remarqué à l'époque sur le BASE et sur le Cure, aussi pour les petites tailles. Ce n'est pas super. Il faut aussi que ce soit testé. Et le problème de tester 50 kilos, il n'y en a pas beaucoup qui le font.

[01:18:28] **Lucian Haas**: Non, très peu.

[01:18:30] **Jutta Reiser**: J'en trouve une maintenant, oui.

[01:18:33] **Lucian Haas**: Et les fabricants disent aussi toujours que c'est en fait une vraie difficulté. La plupart sont très légères. Elles manquent surtout autour des éléments inférieurs. À peu près au milieu d'une petite taille, on peut encore tester.

[01:18:47] **Jutta Reiser**: Oui. Mais

[01:18:48] **Lucian Haas**: pour être tout à fait honnête, même en tant que pilote d'essai, avant de passer au DRV ou à l'Airturk Cross ou autre pour le faire voler avant. Ils diront peut-être : « on a encore une pilote d'essai qui va le faire voler avec 55 kilos ». Mais les pilotes de développement internes, pour ajuster le handling en conséquence, pour régler le frein ou faire autre chose, il manque ça chez les constructeurs.

[01:19:12] **Jutta Reiser**: Oui, et ça va bien au-delà des réactions lors des manœuvres. La question est : comment une aile vole-t-elle vraiment quand elle est libérée dans la nature, dans la liberté ?

[01:19:25] Il n'y a que l'essai qui compte. Est-ce que j'aime cette aile, est-ce que je ne l'aime pas ? Est-ce que la charge de surface est correcte ? Est-ce que la pression de direction, la maniabilité et le poids me conviennent ? Et en tout cas,

pour s'orienter, je conseillerais plutôt la tranche de poids supérieure. En tant que femme légère, et je parle ici jusqu'à la catégorie des 85 kilos, plus c'est petit, plus c'est difficile.

[01:19:51] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui se passe si tu sais qu'il y a des ailes qui sont petites, qui ont, disons, une plage de poids allant jusqu'à 80, 60 à 80 ou quelque chose comme ça. C'est sûr.

[01:20:04] Et la femme, avec son équipement, pèse au total, elle dit : « Mais j'arrive à 82. »

[01:20:12] Si tu calcules les chiffres maintenant, tu te dis : "Eh bien, cette petite aile, survolée avec une légère surcharge, ces deux petites ailes, deux kilos de plus, ont en fait toujours une charge de surface plus faible que la taille juste au-dessus, quand on vole au milieu."

[01:20:26] **Jutta Reiser:** Oui, c'est tellement flagrant. Oui, je pense que ça peut être aussi frappant.

[01:20:33] **Lucian Haas:** Est-ce que tu recommanderais aux gens de dire : « ose aussi ». C'est peut-être un peu limite juridiquement, du moins en Allemagne ou quelque chose comme ça, mais quand on dit : « hé, si vous êtes à l'aise avec l'aile qui est deux kilos au-dessus, prenez l'aile où vous êtes à deux kilos au-dessus. Vous allez voir, elle va tourner super bien dans le coin, et soudainement la thermique, vous n'aurez aucun inconvénient. Peut-être au maximum dans des conditions très, très faibles, où vous remarquerez si c'est la surface ou simplement que ces petites ailes sont fondamentalement un peu moins performantes aérodynamiquement, il faut juste s'y habituer. Mais que ça, oui, ça passe sans problème,

[01:21:13] **Jutta Reiser:** réfléchissez-y,

[01:21:14] **Lucian Haas:** Essayez-le, passez au-dessus pour voir ce que ça donne.

[01:21:17] **Jutta Reiser:** Alors, il faut dire que ces ailes sont testées en bas et en haut. Le fabricant a réfléchi à la classe de taille qu'il veut et l'indique comme telle. Elles ne sont pas, si elles ont été testées jusqu'à 80, testées à 82. Et pour cette raison, j'aurais plutôt tendance à le voir comme tu le vois maintenant. Je ne le recommanderais pas en soi. Mais une telle recommandation est aussi beaucoup plus large. Qui est quelqu'un ? Est-ce que quelqu'un est un Hike-and-Flyer ? Est-ce que quelqu'un est un pilote de vol de ligne thermique sauvage en montagne ? C'est beaucoup plus complexe. Et je dis que la tendance va vers l'aile secondaire et tout ça.

[01:22:05] Mais oui, c'est

[01:22:07] **Lucian Haas:** c'est bête. Il faut aussi avoir l'argent pour, et vraiment avoir le temps pour. Quand on en fait beaucoup...

[01:22:12] **Jutta Reiser:** voyage, oui.

[01:22:15] Alors, je fais moi-même comme ça. Maintenant, comme ça.

[01:22:21] **Lucian Haas:** Alors, il y a aussi l'autre option, que certaines femmes légères font carrément. J'ai aussi des exemples qui disent, enfin, je constate que cette taille un peu plus grande vole en fait mieux quand elles ne sont pas en charge totale, mais quand je les fais voler avec une charge moyenne et que je prends juste un gilet lesté léger. Même si léger, ça veut quand même dire 5, 6 ou 7 kilos. Et puis il y a le reste, ce qu'elles ont dans le sac à dos ou autre. Mais là, on se dit, hé, j'adore voler comme ça et je constate que cette taille fonctionne vraiment mieux. Quand tu travailles avec des femmes comme ça, qu'est-ce que tu leur recommandes ?

[01:23:02] **Jutta Reiser:** Alors, je connais évidemment aussi des histoires de femmes qui ont fait ça et qui ont, par exemple, mis un genou par terre au décollage. Genou cassé. Avec 5 ou 6 kilos de plus sur ton corps, le genou est plus abîmé. Alors, je les connais. Il faut juste en garder ça à l'esprit. Et puis, il faut aussi atterrir. L'année dernière, lors de la compétition Chinesinnen, j'ai vu des petites, légères, avec des vestes de plomb, qui atterrissent sur le dos. Est-ce que je veux toujours ça ?

[01:23:34] Peser le pour et le contre, peser le pour et le contre. Oui, voler est plus beau. Voler est plus beau, plus grand et plus lourd.

[01:23:41] Peser le pour et le contre. Je dois le porter, est-ce que je peux le faire ? Ici en Pfalz, je ne peux pas, donc je ne le ferai pas. Peser et décider, oui. Mais cet argument, je me tords la cheville parce qu'il y a un trou de souris ou quelque chose comme ça et que j'ai du poids sur les épaules ou ailleurs, c'est déjà, c'est déjà intense. Je ne suis plus, enfin, aussi dingue de vol. Et maintenant, je suis aussi assez lourde pour pouvoir voler avec de vraies ailes mittlerweile.

[01:24:15] **Lucian Haas:** Tu t'es donc évolué dans les deux sens. 10

[01:24:19] **Jutta Reiser:** Kilos. Oui, certainement. Non, je ne sais pas combien, mais oui, certainement plus lourd.

[01:24:25] **Lucian Haas:** Ça a aussi son utilité de prendre un peu de poids par moments. Je peux enfin voler dans une taille au-dessus.

[01:24:30] **Jutta Reiser:** Enfin, à l'époque, il n'y avait même pas de tailles plus petites quand j'ai commencé il y a plus de 20 ans. En fait, j'ai toujours volé avec la même taille, mais je dirais que c'était parce qu'il n'y en avait pas de plus petites à ce moment-là.

[01:24:41] **Lucian Haas:** Peut-être comme question finale pour l'ensemble du complexe. Si tu te représentes la situation ainsi, il y a trop peu de femmes chez nous dans le sport aérien. Il pourrait y en avoir plus, ou on aimerait bien qu'il y en ait plus. Disons, de ton point de vue, et j'aimerais bien aussi, quel est selon toi le plus grand obstacle, si on peut seulement l'évaluer ? Dirais-tu que c'est peut-être la technique pas tout à fait adaptée à bien des égards, donc l'aile, où l'on se dit, au bout du compte, je ne me sens pas très bien. Tu as dit tout à l'heure que les femmes sont aussi plus soucieuses de la sécurité ou autre chose. Et elles ne se sentent peut-être alors, par définition, pas si en sécurité avec ce mauvais matériel, avec ce matériel inadapté.

[01:25:27] Ou est-ce que c'est cette domination masculine, le mansplaining et tout ce qu'il y a là-dedans, ce qui fait que même les femmes qui goûtent un peu à la communauté du vol, qui font un cours, mais qui finissent par arrêter au bout d'un moment ? Selon toi, qu'est-ce qui a le plus de poids ?

[01:25:47] **Jutta Reiser:** Je pense que c'est bien la domination masculine qui est le plus gros problème. L'autre problème peut être résolu et il devient de moins en moins important. Il y a de plus en plus de fabricants qui font attention à ce que le matériel soit adapté et il y a une autre prise de conscience à ce sujet.

[01:26:01] J'avais une fois une kitesurfeuse au décollage à Meduno, elle n'avait rien à voir avec le vol d'habitude, mais elle était kitesurfeuse. Et on est partis en tandem avec beaucoup de vent et je savais qu'elle était capable de le faire. On a vraiment réfléchi ensemble. On était les premiers à décoller avec un Copa Starter en tandem. Elle a tout suivi à fond. On a bien volé et là, j'ai dit : « Hé, ça te dirait ? Tu veux aussi participer ? » Et là, elle s'est retournée et a dit — c'était vraiment une réponse spontanée — qu'il n'y avait aucune femme là-bas.

[01:26:33] Tu comprends ? Ce sentiment d'être seule

[01:26:40] d'être seule. Maintenant, je connais la scène du kite

[01:26:43] **Lucian Haas:** pas, mais est-ce qu'il y a beaucoup plus de femmes dans la scène du kite ?

[01:26:46] **Jutta Reiser:** Je ne sais pas. Je ne sais pas. Mais je sais juste qu'elle était kiter. Je n'ai aucune idée s'il y a plus de femmes là-bas. Mais c'était plutôt une remarque spontanée. Il n'y a pas de femmes là-bas.

[01:26:59] Oui, on est moins nombreuses. On est moins nombreuses, oui. Et une m'a aussi écrit, elle aimerait être davantage reconnue. Quand je vais au décollage avec mon partenaire en tant que femme, c'est en fait comme ça que ça se passe : l'homme est le pilote et la femme est, peut-être que ta femme l'a aussi vécu, la plus petite pilote. On t'adresse la parole et elle est juste là comme un accessoire, et il y a peut-être aussi un besoin d'être reconnue et de trouver un interlocuteur.

[01:27:34] **Lucian Haas:** Alors, pour finir par une dernière question, que conseillerais-tu aux femmes si elles vont quelque part, ici l'association Flugliebe — ce n'est pas seulement limité à la Pfalz, même si tu as peut-être ton siège ici, en Pfalz, ou quelque chose comme ça. Non, nous sommes

[01:27:50] **Jutta Reiser:** jusqu'en Autriche, en Suisse, jusqu'au nord-est, nous sommes très dispersés.

[01:27:55] **Lucian Haas:** Mais c'est aussi le genre de chose où l'on ne se voit pas forcément tout le temps localement, mais où l'on organise parfois une sortie ou une rencontre ailleurs. Qu'est-ce que tu recommanderais aux pilotes pour leur quotidien, comment peuvent-elles, comment devrait-on dire, vivre plus de féminité dans l'aviation ou apporter plus d'énergie féminine dans leur environnement ?

[01:28:21] **Jutta Reiser:** Alors, la première chose que je dis, c'est d'aller souvent voler. Ça augmente la sécurité. Donc, se déshabiller, aussi voler, que l'on apprécie, que l'on apprend et que l'on profite. C'est comme ça que j'ai appris à voler ici. Deux ans à monter, à sauter, rien de plus. Donc, aller souvent voler et se trouver concrètement, comme ça se passe partout maintenant, des groupes où il y a d'autres femmes et demander. Peut-être aussi dans des clubs à proximité, avez-vous déjà un groupe où il n'y a que des femmes ? Demander concrètement s'il y a d'autres personnes avec qui je peux aller voler, parce que l'atmosphère est différente, parce que l'expérience est différente.

[01:29:07] Se regrouper, se mettre en réseau, s'unir et vivre l'expérience. Et peut-être aussi, plusieurs me l'ont dit maintenant, faire une formation. Par exemple, un cours SIV uniquement avec des femmes ; une personne m'a raconté avec beaucoup d'enthousiasme à quel point la différence était grande entre un groupe mixte et un groupe exclusivement féminin, car l'évolution était bien plus importante dans le groupe de femmes, parce que tout...

[01:29:42] ce dont nous avons discuté n'est pas survenu et parce que toutes les émotions avaient leur place là-bas. Eh bien,

[01:29:50] **Lucian Haas:** les formateurs de sécurité sont aussi souvent des formateurs. Enfin, je connais très peu de femmes qui dispensent des cours SIV. Oui. Et il était peut-être aussi intéressant de voir dans quelle mesure les formateurs s'en sortaient avec autant de "femmes power" ou non. Il faut probablement aussi, au moins, chercher le formateur adéquat pour cela.

[01:30:10] **Jutta Reiser:** Oui, ça doit coller, mais sur le plan humain, ça doit toujours fonctionner pour que le bon équilibre entre apprendre et enseigner se passe bien, il faut que le courant passe humainement. Il faut déjà regarder ça. Oui, celui qui a formé Judith à son Infinity à l'époque, elle lui a demandé : « Tu as eu un groupe de femmes. » Et il a répondu : « Quoi ? La seule différence que j'ai remarquée, c'est qu'il a fallu plus de papier toilette, sinon je n'aurais vu aucune différence. »

[01:30:40] Oui, mais pour les femmes, c'est une différence.

[01:30:41] **Lucian Haas:** Oui, mais il était aussi en bas, il n'a peut-être même pas entendu les conversations au décollage. Pas du tout entendu. Oui. Il voulait ça

[01:30:48] **Jutta Reiser:** pas non plus, oui. Et

[01:30:48] **Lucian Haas:** ce qui est distribué là-bas.

[01:30:53] Pour finir, peut-être un conseil de ta part. Est-ce qu'il existe quelque chose comme, comment dire... un tableau d'information, une info, un truc où tout est résumé, où on pourrait dire : si je m'intéresse à ça, où est-ce que je peux trouver ce genre de groupes de femmes ? Aussi dans ma région ou un groupe WhatsApp ou quelque chose comme ça. Est-ce que ça existe ?

[01:31:15] **Jutta Reiser:** Alors, ça me revient, ça dépend de ma liste de choses à faire. Oui, ça a déjà été mentionné l'année dernière dans Flugliebe, qu'on rassemble toutes les groupes WhatsApp existants par région. Je note ça tout de suite sur ma liste de tâches et ça sera sur le site de Flugliebe. Et je pense à ça, alors toutes celles qui m'écoutent, contactez-moi, Jutta, et écrivez-moi quels groupes WhatsApp il y a dans quelle région. Et on fera une liste collective et vous les trouverez là-bas. Là où vous pouvez vous mettre en réseau. Ça va se passer dans les deux prochaines semaines.

[01:31:54] **Lucian Haas:** Ça devrait être en ligne quand ce podcast sortira. Je mettrai aussi le lien correspondant dans les notes d'épisode. Et j'espère que les femmes se connecteront davantage et qu'il y aura encore plus de "women power" dans l'aviation. Je

[01:32:09] **Jutta Reiser:** je que ça

[01:32:10] **Lucian Haas:** la scène de l'avion ferait vraiment du bien. Merci, Jutta, d'avoir raconté ça.

[01:32:14] **Jutta Reiser:** Merci pour la question. Et oui, c'était super. C'était sympa.

[01:32:22] **Lucian Haas:** Dans les notes de cet épisode avec Jutta Reiser, tu trouveras non seulement le lien vers l'association Flugliebe, mais aussi des offres spéciales pour les femmes et un texte co-écrit par Jutta dans lequel sont détaillés plus longuement les avantages des petites tailles d'aile pour les pilotes légers. Si tu veux écouter encore plus d'histoires inspirantes issues de l'univers du parapente, je te recommande deux étapes. Premièrement, abonne-toi à Podz-Glidz sur ton Podcatcher préféré pour ne manquer aucun épisode. Et deuxièmement, deviens un soutien de mon travail. Sur mon Gleitschirm-Blog Lu-Glidz.blogspot.com, tu trouveras sous la rubrique Fördern toutes les infos et liens nécessaires pour continuer à soutenir ce projet avec une contribution financière, grande ou petite, que tu choisiras librement.

[01:33:13] Je remercie tous les contributeurs. Décollez tôt, atterrissez tard, volez loin, mais restez en sécurité. À bientôt, votre Lucian.