

Flugschach

Podz-Glidz 177 — Philipp Aeschbach

Published	2026-01-02
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-177-flugschach
Duration	01:02:59
Speakers	Lucian Haas, Philipp Aeschbach
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0177-flugschach-philipp-aeschbach.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	25 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	18
Show notes	18
Transcript	18
Français	32
Show notes	32
Transcript	33

Deutsch

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

Show notes

Philipp Aeschbach saß früher stundenlang am Schachbrett. Heute sammelt er Flugstunden wie kaum ein anderer

Was hat Schach mit Gleitschirm-Streckenfliegen zu tun. Auf den ersten Blick nicht viel. Auf der einen Seite ein strategisches Brett-Spiel mit festen Regeln, auf der anderen die freie Bewegung mitten im Chaos der Natur. Schaut man aber genauer hin, kann man doch einige Parallelen entdecken. Vor allem wenn man jemanden fragt, der sich mit beidem gut auskennt.

Darf ich vorstellen: Philipp Aeschbach. Der 33-jährige Schweizer hat jahrelang turniermäßig Schach gespielt. Dann hat er das Gleitschirmfliegen für sich entdeckt und ist diesem Hobby verfallen. Heute verbringt er mehr Stunden in der Luft als am Schachbrett. Sogar richtig viele Stunden! Fast 600 waren es im Jahr 2025, und in den Vorjahren nicht viel weniger.

In dieser Episode von Podz-Glitz erzählt Philipp Aeschbach von seinen beiden großen Leidenschaften. Dabei geht es auch darum, inwieweit Schach ihm geholfen hat, das XC-Fliegen so erfolgreich zu meistern.

In 2025 zum Beispiel hat er in elf von zwölf Monaten mindestens einen Hunderter in der Schweiz erflogen. Das heißt: auch im tiefsten Winter.

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: Chess Pieces | Künstler: Silent Partner

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=mxqfSdp2Isc>

Lu-Glitz Links:

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

LINKS zu Philipp Aeschbach

- Philipps Flüge im XContest: <https://www.xcontest.org/world/en/pilots/detail:PhilippAeschbach>
-

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2026/01/podz-glitz-177-flugschach.html>

Transcript

[00:00:03] **Philipp Aeschbach:** Auf den ersten Blick haben sie natürlich nichts gemeinsam, aber wenn man jetzt mit dem Streckenfliegen vergleicht, hat es schon gewisse Dinge, die ich quasi übernommen habe aus meiner Schachpraxis. Also offensichtlich ist sicher, dass man ja beim Schach immer vorausdenkt, also weiterdenkt und verschiedene Optionen miteinander vergleicht und dann versucht, die beste Option zu wählen. Und beim Streckenfliegen muss man ja auch, also ich denke, es ist hilfreich, wenn man ein bisschen weiter plant als nur wo man gerade ist. Man überlegt sich vielleicht, soll ich dort durchfliegen oder dort durchfliegen und dann kann man sich so überlegen, welche Option ist besser und dann die bessere auswählen.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Philipp Aeschbach. Und ich bin Lucian Haas. Was hat Schach mit Gleitschirmstreckenfliegen zu tun? Auf den ersten Blick nicht viel. Auf der einen Seite ein strategisches Brettspiel mit festen Regeln. Auf der anderen die freie Bewegung mitten im Chaos der Natur. Schaut man aber genauer hin, kann man doch einige Parallelen entdecken. Vor allem, wenn man jemanden fragt, der sich mit beidem gut auskennt. Darf ich vorstellen? Philipp Aeschbach. Der 33-jährige Schweizer hat jahrelang turniermäßig Schach gespielt.

[00:01:36] Dann hat er das Gleitschirmfliegen für sich entdeckt und ist diesem Hobby verfallen. Heute verbringt er mehr Stunden in der Luft als am Schachbrett. Sogar richtig viele Stunden. Fast 600 waren es im Jahr 2025 und in den Vorjahren nicht viel weniger. In dieser Episode von Podz-Glitz erzählt Philipp Aeschbach von seinen beiden großen Leidenschaften. Dabei geht es auch darum, inwieweit Schach ihm geholfen hat, das XC-Fliegen so erfolgreich zu meistern. In 2025 zum Beispiel hat er in 11 von 12 Monaten mindestens einen Hunderter in der Schweiz geflogen. Das heißt, auch im tiefsten Winter.

[00:02:17] 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 Gleitschirm-Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:35] Philipp, bist du schon mal im Dezember in der Schweiz einen Hunderter geflogen?

[00:02:42] **Philipp Aeschbach:** Leider noch nicht. Ich habe es aber jetzt diesen Monat ein bisschen probiert, aber es hat nicht ausgereicht. Was war da dein weiterster Flug? Also wie weit hast du es im Dezember jetzt geschafft? Ja, je nachdem wie man zählt, etwas über 60 Kilometer. Also wenn man es als Dreieck zählt oder als freie Strecke mit Wendepunkten, gibt es ja ein bisschen eine andere Anzahl Kilometer. Ungefähr 60? Aber das ist jetzt nicht einmal der Rekord. Also der Rekord ist jetzt schon über 70 in der Schweiz, glaube ich. Von Stefanie Westerhuis.

[00:03:14] **Lucian Haas:** Hältst du denn einen Hunderter im Dezember in der Schweiz für möglich?

[00:03:20] **Philipp Aeschbach:** Ja, also früher war ich mir nicht so sicher. Aber jetzt bin ich mir eigentlich ziemlich sicher, dass es möglich ist. Im Wallis, also Fiesch oder vielleicht auch im Tessin irgendwo in den Südalpen. Aber es braucht natürlich schon den perfekten Tag.

[00:03:35] **Lucian Haas:** Ich meine, die Flugzeit, die man zur Verfügung hat, ist ja relativ kurz im Dezember. Und damit auch die thermische Zeit oder sowas. Wann kann man denn im Dezember dann überhaupt deiner Erfahrung nach starten, dass man sagen kann, ich könnte dann einen Anschluss bekommen, mit dem ich dann überhaupt einen Streckenflug letzten Endes schaffen kann?

[00:03:52] **Philipp Aeschbach:** Ja, also ich denke, die Flugzeit ist schon deutlich über 4 Stunden möglich. 4,5, 5 wird wahrscheinlich sehr knapp, müsste auch alles stimmen. Aber also in Fiesch beispielsweise kann man an den guten Tagen wahrscheinlich vor 11 starten. Also ich bin jetzt auch vor 11 gestartet. Neulich. Neulich, irgendwie am 19. Dezember. Und es hat gut funktioniert. Ja, irgendwann zwischen 11 und halb 12 kann man in der Regel starten. Und dann kann man, ja irgendwann so um 3 Uhr ist dann langsam fertig mit Thermik in der Regel. Aber man hat eigentlich schon 4 Stunden oder ein bisschen mehr sogar. Also müsste man so etwa 25 km/h Schnitt fliegen. Was im Dezember oft nicht geht, weil die Thermik ist einfach schwach und zäh.

[00:04:39] Aber es gibt schon auch Tage eben, wenn der Gradient von Anfang an sehr gut ist, kann man eigentlich schon relativ schnell fliegen. Und dann denke ich schon, dass es möglich ist.

[00:04:50] **Lucian Haas:** Nun steht ja die Sonne im Dezember viel, viel tiefer, als sie in einem Mai zum Beispiel steht oder sowas. Damit sind ja auch vielleicht andere Flächen, die dann thermisch aktiv sind. Wählst du deine Routen im Dezember, fliegst du dann wirklich ein bisschen anders?

[00:05:05] **Philipp Aeschbach:** Ja, also im Winter und eigentlich auch im Frühling hat es ja immer viel Schnee. Besonders in der Höhe. Aber die Wälder sind eigentlich, also die Wälder müssen eigentlich schneefrei sein. Sonst geht das sowieso nicht. Das heisst, man braucht, damit es überhaupt gehen kann im Winter, braucht es natürlich schon auch so die Voraussetzungen von den Schneebedingungen. Aber die Wälder, also in den tieferen Lagen, sind schneefrei und generieren gute Thermik. Aber auch im Frühling und Sommer. Also ich denke eigentlich die Wälder sind generell in den Alpen wahrscheinlich die beste Thermikquelle in der Regel. Und ja klar, man fliegt schon, man fliegt eher so die Frühlingslinie und nicht so die Sommerlinie. Weil im Sommer hat es halt oben keinen Schnee.

[00:05:50] Und dann kann man so an die grossen Berge ran. Das geht natürlich nicht, wenn es viel Schnee hat.

[00:05:56] **Lucian Haas:** Schaut man in den XContest, so sieht man, du hast 2025 in jedem Monat, eben jetzt außer diesem Dezember, in jedem Monat einen Hunderter geflogen. War das ein erklärtes Ziel von dir?

[00:06:10] **Philipp Aeschbach:** Nein, das war kein Ziel. Das hat sich einfach so ergeben. Also im Januar habe ich, ja das war schon schön. Das war mal ein schöner Tag im Wallis. Da hat es gereicht für den ersten Hunderter, schon früh im Jahr. Und dann im Februar auch wieder. Aber im Februar geht es eigentlich sowieso immer. Und dann war einfach so die normale Saison. Da fliege ich eigentlich sowieso immer Hunderter oder mehr. Und dann kommt so der Oktober, November, wo ich in der Regel nicht unbedingt 100 fliege. Aber diesen Oktober hat es einige schöne, sehr schöne Flugtage gegeben.

[00:06:42] Und dann kommt so der Oktober, November, wo ich in der Regel nicht unbedingt 100 fliege. Und dann kommt noch der November. Der November in der Regel ist dann auch schon wieder von der Saison eigentlich, ja geht es kaum mehr 100 zu fliegen oder nur noch selten. Aber habe ich sogar zwei Hunderter geschafft dieses Jahr. An einem sehr schönen Wochenende. Und dann hat man plötzlich so nachgeschaut und gesehen, eigentlich jeden Monat einen Hunderter geflogen in der Schweiz. Könnte es auch vielleicht im Dezember noch etwas werden. Ja, und dann habe ich es schon auch probiert im Dezember, aber hat jetzt nicht ausgereicht dieses Jahr. Wie

[00:07:14] **Lucian Haas:** viele Flüge über 100 Kilometer waren es denn insgesamt in dem Jahr?

[00:07:20] **Philipp Aeschbach:** Ja, über 50. Also ich glaube auch da gibt es ja wieder, wie man zählt, ob man jetzt so ein 98er Dreieck, über drei Wendepunkte ist es vielleicht über 100. Aber im World League XContest gibt es ja diese, wo aufgezählt wird. Dort sind es glaube ich irgendwie 54 oder sowas in der Saison 25.

[00:07:40] **Lucian Haas:** Es gibt einen Amerikaner, Ariel Slatkowski. Es gibt einen Amerikaner, Ariel Slatkowski. Er hat in der letzten XContest Saison, also XContest 2025, mehr als 100 Hunderter geschafft. Hat das allerdings dann nicht nur in der Schweiz geflogen, sondern überall auf der Welt. Wäre sowas auch ein Projekt nach deinem Geschmack?

[00:07:59] **Philipp Aeschbach:** Also absolut das zu erzwingen, nicht unbedingt.

[00:08:05] Man macht natürlich viel mehr Hunderter, wenn man reist im Winter an die richtigen Orte. Er hat ja viel im Himalaya, also da Birre in Indien gemacht und dann in Kolumbien. Und dann war er auch in den Alpen. Aber für mich wäre es jetzt eher so interessant zu pushen, wie viele kann man nur in der Schweiz machen. Das wäre mehr so nach meinem Geschmack.

[00:08:27] **Lucian Haas:** Das ist dein Projekt für 2026?

[00:08:31] **Philipp Aeschbach:** Also nicht gezielt. Ich fliege sowieso viel und ich will viel fliegen, das macht mir Spass. Und dann die Hunderter, die kommen dann relativ automatisch.

[00:08:42] **Lucian Haas:** Du sagst, du fliegst viel. Ich meine, auch wenn man da wieder in den XContest guckt und so guckt, wie viele Flüge, aber vor allem auch wie viele Flugstunden da zusammenkommen, dann stehen bei dir unheimlich viele, wenn man das alles aufaddiert. Auf wie viele bist du im letzten Jahr, oder nicht im letzten Jahr, jetzt 2025 gekommen?

[00:09:01] **Philipp Aeschbach:** Ja, sind jetzt nicht ganz 600, irgendwie 589 oder so.

[00:09:08] 589? Ja. Das

[00:09:09] **Lucian Haas:** heißt aufs Jahr gerechnet, 365 Tage, du kommst dann irgendwo so bei einem Schnitt von 1,6 Flugstunden. Wie viel wird das so ungefähr sein? Also pro Tag?

[00:09:20] **Philipp Aeschbach:** Ja, ich fliege natürlich nicht jeden Tag. Ich fliege in den letzten Jahren so zwischen 120 und 150 Tage im Jahr. Und dann ja, pro Flugtag im Schnitt vielleicht drei bis vier Stunden oder so. Inklusive den Winterflügen, die kürzer sind. Und natürlich im Sommer, also die meiste Flugzeit kommt aus den Sommermonaten. Oder also Frühling einfach aus der Hauptsaison. Also wenn man dann halt acht, neun, zehn Stunden an einem Tag fliegen kann, zählt es sich schnell zusammen.

[00:09:52] **Lucian Haas:** Wie schafft man es, so viel fliegen zu gehen? Ich meine, wenn man so guckt, es gibt Gleitschirmprofis. Ich glaube, neulich habe ich das von Chrigel Maurer irgendwo noch gehört in einem anderen Podcast, wo der sagte, ja, in diesem Jahr ist er so auf 300 Stunden gekommen. Jetzt hast du im Grunde das Doppelte. Wie schafft man sowas?

[00:10:09] **Philipp Aeschbach:** Ja, also klar, man muss schon Prioritäten setzen, sage ich mal. Also besonders. Man braucht auch viel Freizeit, damit man überhaupt an diesen über 100 Tagen fliegen gehen kann. Das ist schon viel. Man muss das einfach priorisieren. Und dann, was ich natürlich mache, um viele Flugstunden zu erreichen, ist, an den Tagen, an denen ich fliegen gehe, versuche ich halt Strecken zu fliegen, so lange wie möglich. Und ich gehe, ich reise halt an diesen Ort, wo ich denke, ich kann am besten fliegen. Also jetzt jemand, der eher irgendwo schon wohnt, wo er, ich meine, direkt fliegen kann, der geht vielleicht dann einfach lokal. Und dann halt an den gewissen Tagen ist es halt dann nicht so toll. Und dann fliegt man halt nur kurz oder gar nicht. Und ich versuche, aus meinen Flugtagen halt das, das meiste herauszuholen.

[00:11:00] **Lucian Haas:** Aber nun bist du ja selbst kein Gleitschirmprofi. Du hast noch einen anderen Job.

[00:11:05] **Philipp Aeschbach:** Ja. Ich bin jetzt 50 Prozent angestellt mit relativ flexiblen Arbeitszeiten. Und früher hatte ich mal ein Jahr nicht gearbeitet. Und nur, bin ich nur Gleitschirm geflogen. Also als ich begonnen habe, nachdem ich begonnen habe, mit Gleitschirm zu fliegen. Aber ja, es ist jetzt nicht, dass ich mit dem Gleitschirmfliegen Geld mache, ja.

[00:11:28] Wann hast du angefangen mit dem Gleitschirmfliegen? Ja, das war 2020. Nach der Corona, also eigentlich erst im Herbst habe ich dann mit dem Gleitschirmfliegen angefangen, ja.

[00:11:39] **Lucian Haas:** Auch wegen Corona? Weil du, hast du was gesucht, wo man aus dem Büro irgendwie

[00:11:44] **Philipp Aeschbach:** rauskommt oder was auch immer? Ja. Wahrscheinlich nicht, also nicht direkt wegen Corona. Aber was passiert war eigentlich ist, also es war die erste Corona-Welle mit Homeoffice und alles war zu. Und dann im Sommer 2020 konnte man wieder so ein bisschen rausgehen. Und da kam ich mit Kitesurfen in Kontakt. Da hatte ich das erste Mal so einen kleinen Trainer-Kite in den Händen. Das hat mir total Spass gemacht. Also ich wusste da eigentlich sonst noch nichts vom Gleitschirmfliegen. Und dann hatte ich so das Gefühl. Jetzt lerne ich Kitesurfen. Das kann man dann in der Schweiz ja auch machen auf den Seen. Besonders halt im Sommer habe ich da noch so einen Kurs gemacht im August. Oder ja, ich glaube, das war August im Talwind halt. Aber das habe ich nicht so richtig hinbekommen.

[00:12:30] Und dann wurde langsam Herbst und dann wird es sowieso schwieriger mit Kitesurfen in der Schweiz, wenn man, also besonders als Anfänger. Und dann irgendwie bin ich auf das Gleitschirmfliegen, also auf Gleitschirm gekommen über das. Und dann habe ich mich mal bei so einem Schnupperkurs angemeldet.

[00:12:46] **Lucian Haas:** Und dann hat dich das Virus erwischt. Also jetzt nicht das Coronavirus, sondern das Gleitschirmvirus offenbar.

[00:12:53] **Philipp Aeschbach:** Ja, das kann man so sagen, ja. Also eigentlich nicht einmal. Eigentlich erst, als ich, also ich war dann so am Gleitschirm, also am Übungshang ein bisschen. Ein paar Mal hin und hoch und runter und so. Das war cool. Und auch die ersten Höhenflüge, so das war auch super. Ich weiss jetzt nicht mehr genau die Timeline, aber irgendwann habe ich dann x Contests entdeckt. In der Auswahl. In der Auswahl natürlich. Und dann habe ich mir das da so angeschaut und dachte so, wow, da kann man so weit fliegen. Wie ist das überhaupt möglich? Und seither lässt es mich nicht mehr los.

[00:13:27] **Lucian Haas:** Und das war, also du hast gesagt, im Herbst hast du mit diesem Gleitschirmkurs angefangen. Dann kam wahrscheinlich der Winter. War das der Winter, wo du dann einen Winter lang vor x Contests gehangen hast und dir alle Flüge angeguckt hast, die da so drin stehen, wo man überall wie hinfliegen kann und so?

[00:13:44] **Philipp Aeschbach:** Ja, zum Teil sicher, ja. Ja, zum Teil sicher, ja. Natürlich dann, man macht im Winter schon Schulungsflüge in der Schweiz. Es gibt, es hat halt keine Thermik, aber man kann ja gut hoch und runter. Zum Üben ist das eigentlich gut. Also ich bin schon auch, im Winter habe ich schon dann geübt. Aber ja, ich habe, ich war schon zu Hause viel und habe ein bisschen so im XContest rumgeschaut. Aber ja, zu diesem Zeitpunkt konnte ich das noch nicht wirklich natürlich verstehen, weil ich hatte gar keinen Bezug. Also ich habe ja auch viel einfach sonst so Gleitschirmmaterial. Ja. Ja. Gelesen und genau. Habe auch so wirklich so die Standardsachen, die man dann in der Ausbildung lernt. Meteorologie standardmässig, Luftrecht und all das Zeug, was man halt wissen muss.

[00:14:31] **Lucian Haas:** Aber dann bist du, als du das Brevet hattest, soweit ich das sehe, ziemlich schnell richtig, zumindest stundenmässig voll durchgestartet. Ich glaube, wenn ich das sehe 2022, damals hast du noch einen B-Schirm geflogen, da bist du auch schon auf 450 Flugstunden gekommen.

[00:14:47] **Philipp Aeschbach:** Ja. Also in diesem Jahr habe ich eben gar nicht gearbeitet. Darum hatte ich auch ein bisschen mehr Zeit. Also ich hatte eigentlich mehr Zeit zum Fliegen wie jetzt dieses Jahr, aber weniger Flugstunden gemacht. Also man merkt schon, dass ich damals noch nicht so gut war wie jetzt. Aber ich habe eigentlich, es hat schon recht schnell begonnen. Nach dem Brevet sofort hatte ich den Fokus immer auf das Streckenfliegen. Aber jetzt im ersten Jahr im 21, das Brevet habe ich im 21 gemacht, war ich jetzt noch nicht so der übermässige Streckenflieger. Da war ich sogar noch mit dem Schulschirm unterwegs. Aber ich habe die ersten Erfahrungen gemacht. Und dann war es auch aus persönlichen Gründen. Da bin ich eben gezügelt von Zürich auf Ostermundigen zu meiner Freundin und habe gleichzeitig auch meinen Job damals gekündigt

[00:15:34] und dann ein Sabbatical für Gleitschirmfliegen gemacht. Dann hatte ich im 22 sehr viel Zeit. Und das ist schon das Jahr, wo ich dann sehr viel gelernt habe, weil ich viel fliegen konnte. Ja.

[00:15:45] **Lucian Haas:** Du bist zu deiner Freundin gezogen, bist aber dann auch viel fliegen gegangen. Was hat die gesagt? Sie ist doch sehr

[00:15:53] **Philipp Aeschbach:** verständnisvoll. Fliegt sie denn auch? Nein, nein. Aber wir haben uns kennengelernt, das war eigentlich gerade kurz bevor ich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen habe. Ich habe damals schon, das war nach dem Kitesurfen, aber vor dem Gleitschirmfliegen im 2020, auch so nach der ersten Corona-Welle. Und ich weiß noch, ich habe ihr damals schon gesagt, mit dem Kitesurfen, ich glaube, das wird mein Leben verändern.

[00:16:21] Also sie hat es einfach von Anfang an mitbekommen und war immer sehr offen dafür.

[00:16:28] **Lucian Haas:** Wenn jemand zu dir käme und diagnostiziert, Philipp, du bist flugsüchtig, würdest du das als Diagnose akzeptieren oder würdest du sagen, nein, das stimmt nicht?

[00:16:40] **Philipp Aeschbach:** Ja, definitiv. Also früher noch schlimmer als jetzt, aber eigentlich bin ich immer noch süchtig. Aber ich versuche eigentlich, das Ziel wäre schon nicht, süchtig zu sein.

[00:16:51] **Lucian Haas:** Sucht hat ja auch viel damit zu tun, dass man so ein Craving hat. Also wenn man das nicht hat, dann fängt man irgendwann an zu zittern oder was auch immer. Die Seele brennt nach dem etwas. Wie äussert sich das

bei dir, wenn du nicht zum Fliegen kommst?

[00:17:05] **Philipp Aeschbach:** Ja, genau. Also das war schon immer, also eben besonders früher war das schon kritisch teilweise. Also ich meine, es war einfach dann schlechte Laune oder so. Wenn ich weiss, es ist ja so. Es ist ein guter Flugtag, aber ich kann aus irgendeinem Grund nicht, dann war ich schon eher schlecht gelaunt. Ich denke, mittlerweile bin ich hoffentlich nicht mehr ganz so süchtig wie früher, kann ich das eigentlich besser verkraften, sage ich mal. Weil ich ja weiss, es kommen dann wieder andere gute Flugtage, wo ich dann gehen kann. Aber so gerade in den ersten paar Jahren hatte ich schon immer dieses Verlangen zu fliegen, wenn es möglich ist. Und wenn ich dann weiss, wusste ich es. Ich kann nicht, aus irgendeinem Grund war ich manchmal schon ein bisschen schlecht gelaunt.

[00:17:50] Was zieht dich da so in die Luft?

[00:17:55] Ja, das ist einfach eine unglaubliche Faszination. Also genau wirklich das jetzt in Worte zu fassen, ist schwierig. Aber ja, es ist einfach ein unglaubliches Gefühl und eine sehr spannende Aktivität, das Fliegen. Macht einfach viel Spass und eben eine gewisse Sucht ist da

[00:18:15] **Lucian Haas:** vorhanden. Ist es denn so, dass wenn du geflogen bist an einem Tag und dann landest, dass du erstmal die Sucht quasi dann befriedigt hast? Oder landest du und denkst du dann schon, vielleicht wenn du ein bisschen früher gelandet bist, wie könnte ich vielleicht sofort wieder hoch am Berg kommen, damit ich schon wieder gleich in die Luft bin?

[00:18:34] **Philipp Aeschbach:** Ja, also wenn ich den ganzen Tag ausfliege und gelandet bin, dann bin ich schon happy und sage, jetzt ist es gerade mal gut. Also wenn natürlich dann schnell wieder gutes Wetter kommt, will ich wieder fliegen. Aber ja, wenn man an einem guten Tag fliegt, dann ist das schon gut. Wenn man an einem guten Flugtag früh landen muss, dann hat man auch immer so kurz das Gefühl,

[00:18:51] jetzt könnte ich noch weiter fliegen und so. Das ist schon, das kenne ich natürlich schon auch, dieses Gefühl. Und ja, wenn es möglich ist, das mache ich schon ab und zu, gehe ich nochmals hoch. Also wenn ich früh starte, irgendwo absaue und landen muss und es gibt eine gute Möglichkeit, wieder zu einem vernünftigen Startplatz zu kommen, dann gehe ich nochmals hoch. Und das ist in der Schweiz noch an vielen Orten möglich.

[00:19:15] **Lucian Haas:** Bist du denn ein, von der Sucht her gesehen, bist du ein Flugzeitmaximierer? Könnte man annehmen bei der Masse an Flugstunden, die du da gesammelst. Oder bist du auch ein Flugstreckenmaximierer? Also was ist für dich heute eigentlich wichtiger? Lange in der Luft zu sein oder letzten Endes die Zahl, die am Ende dabei rauskommt? Wobei man häufig, wenn man lange in der Luft ist, am Ende die Zahl kilometermäßig natürlich auch groß ist, wenn man auf Strecke geht. Aber was ist so wichtig? Was reizt dich mehr oder was gibt dir mehr Zufriedenheit am Ende? Zu sagen, ich habe die grössere Zahl erreicht an Strecke oder ich war eine Stunde länger in der Luft oder so?

[00:19:55] **Philipp Aeschbach:** Ja, also beides grundsätzlich. Früher war ich sicher immer eher darauf fokussiert, so lange zu fliegen wie möglich, also viele Flugstunden zu sammeln. Mittlerweile bin ich eher darauf aus, einfach auch effizient zu fliegen und also schnell und weit zu kommen. In diesem Sinne. Aber wie du gesagt hast, wenn man nicht den ganzen Tag ausfliegt, dann kommt man auch nicht maximal weit. Also man muss, wenn man die Strecke maximieren will, dann muss man erstens schnell fliegen, aber zweitens auch lange fliegen, sonst hat man nie das Maximum herausgeholt. Aber es zieht mich schon immer, also ich versuche immer eigentlich zu maximieren, in diesem Sinne, im Sinne der Effizienz und der, ja, was ist möglich an einem Tag und dann so nahe wie möglich daran zu kommen.

[00:20:45] Das ist eigentlich das Ziel.

[00:20:47] **Lucian Haas:** Was hältst du in der Schweiz für maximal möglich, was man da mit dem aktuellen Material an Strecke schaffen könnte?

[00:20:55] **Philipp Aeschbach:** Ja, über 400 natürlich. Also es wurde ja schon zweimal 400 Kilometer geflogen von Benni Kälin. Ja, ich denke, es braucht schon super Tage, aber dann kann man jetzt, also man könnte wahrscheinlich, also das flache 400er Dreieck im Wallis ist sicher möglich. Da ist der Rekord jetzt ja schon bei 369. Und die waren zu früh zurück. Also da liegt es, also am absoluten Hammertag wahrscheinlich ist 400 möglich. Für ein FAI-Dreieck denke ich,

400 ist kaum möglich. Aber ja, da ist ja auch, da ist der Rekord immer noch bei 343. Aber es gibt sicher noch mehr. Also in der Schweiz, in Frankreich fliegen sie ja schon über 350.

[00:21:39] Also ein bisschen mehr, als was schon geflogen ist, ist sicher noch möglich.

[00:21:45] **Lucian Haas:** Wenn man dir so zuhört, merkt man, du hast ziemlich viele Zahlen im Kopf. Also auch von den anderen so, das sehr strategisch orientiert. Du hast ja früher sehr intensiv Schach gespielt, auch Turnierschach. Hast du da auch im Grunde, sagen wir erstmal, Buch geführt, wie viele Stunden du im Jahr damals am Brett gesessen hast, als du noch nicht Gleitschirm geflogen bist? Nein, also

[00:22:09] **Philipp Aeschbach:** beim Schach habe ich nie die Stunden gezählt.

[00:22:12] Das bringt wahrscheinlich auch beim Gleitschirmfliegen nicht per se viel, aber beim Schachspielen kann man natürlich sowieso sehr einfach noch viel mehr Stunden trainieren, sage ich mal, oder damit verbringen, weil man ist nicht an das Wetter gebunden. Man kann jeden Tag einfach noch am Abend zwei, drei Stunden Schach machen, dann kommt man natürlich schnell auf viele Stunden. Aber die habe ich nie gezählt.

[00:22:36] **Lucian Haas:** Warst du denn damals ähnlich schachsüchtig, wie du heute flugsüchtig bist?

[00:22:42] **Philipp Aeschbach:** Ja, phasenweise sicher. Also ich war, also ich spiele Schach schon, seit ich ein Kind bin. Weil das hat mir mein Vater beigebracht als Kind. Und dann hatte ich, mit dem Turnierschach habe ich so mit 12, 13 Jahren angefangen. Da war ich aber nicht besonders ambitioniert. Ich habe einfach so im Club gespielt, ab und zu ein Turnier. Und dann irgendwann gab es schon so die Phase, wo ich sehr intensiv Schach gespielt habe und auch, ja, ich würde schon sagen, eine gewisse Obsession entwickelt habe.

[00:23:14] Aber eben das, ja, da kann man dann sehr gut. Ja, da kann man sehr gut halt jeden Tag einfach daran arbeiten. Weil man ist, ja, man kann das zu Hause machen, man kann das eben unterwegs machen mit einem Schachbuch oder man kann, ja, man kann einfach immer, wenn man wirklich will, kann man immer sich mit dem Thema befassen.

[00:23:32] **Lucian Haas:** Haben denn Schach und Fliegen aus deiner Sicht und deiner Erfahrung heraus irgendetwas gemeinsam von der Herangehensweise?

[00:23:41] **Philipp Aeschbach:** oder was auch immer? So auf den ersten Blick haben sie natürlich nichts gemeinsam. Aber wenn man jetzt mit dem Streckenfliegen vergleicht, hat es schon gewisse Dinge, die ich quasi übernommen habe aus meiner Schachpraxis. Also ich denke jetzt beispielsweise, das Offensichtlichste ist sicher, dass man ja beim Schach immer vorausdenkt, also weiterdenkt und verschiedene Optionen miteinander vergleicht und dann versucht, die beste Option zu wählen. Und beim Streckenfliegen muss man ja auch, also ich denke, es ist hilfreich, wenn man ein bisschen weiter plant als nur wo man gerade ist. Man überlegt sich vielleicht, soll ich dort durchfliegen oder dort durchfliegen? Und dann kann man sich so überlegen, welche Option ist besser und dann die bessere auswählen. Oder was man beim Schachspielen auch immer machen muss halt, ist man muss sehr

[00:24:29] aufpassen, was der Gegner machen kann. Also was eigentlich, was sind die Risiken jetzt bezogen auf das Gleitschirmfliegen? Was kann quasi schiefgehen? Das muss man beim Schachspielen auch immer im Kopf behalten, weil wenn man die Möglichkeiten des Gegners unterschätzt, dann wird man, ja, dann wird man, ja. Dann wird irgendetwas schlecht laufen für einen selbst. Jetzt beim Gleitschirmfliegen haben wir keinen Gegner, aber man muss halt einfach trotzdem immer so ein bisschen die Risiken im Blick behalten. Also besonders als Anfänger, ich denke, kann man das, ist das hilfreich. Und dann gibt es aber auch noch andere Punkte. Also jetzt beispielsweise beim Schachspielen lernt man einfach Konzentration über eine längere Zeitdauer aufrechtzuerhalten.

[00:25:16] Das ist dann wieder bei langen Streckenflügen ähnlich.

[00:25:20] Oder was man auch beim Schachspielen immer hat, also es geht ja eigentlich darum, Entscheidungen zu treffen beim Schachspielen, oder? Und auch unter Zeitdruck oder manchmal, sagen wir mal, psychologischem Druck. Und dann beim Gleitschirmfliegen muss man ja auch immer gute Entscheidungen treffen. Das ist dann eigentlich das Zentrale.

[00:25:39] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, beim Gleitschirmfliegen hat man keinen Gegner. Hat man das wirklich nicht? Also man könnte ja auch sagen, vielleicht auch von Tag zu Tag wechselnde Gegner. Es gibt Tage, sagen wir da, da habe ich starken Wind und ich weiß, ich habe dann starke Leh-Effekte oder sonst was. Ich muss meine Strategie darauf anpassen und muss sagen, okay, ich darf von diesem Gegner starker Wind nicht geschlagen werden. Ich will nicht irgendwo runtergedrückt werden, wo ich dann am Boden stehe, sondern ich muss gucken, okay, der Gegner hat jetzt in dem Fall keinen schwachen Punkt, aber wo ich sagen kann, da ist der Punkt, wo ich meine Stärke dann entsprechend entwickle. Ist das nicht dann auch eine Denke, wo man sagt, wirklich strategisch gegen den anderen und vielleicht manchmal mit dem anderen entsprechend zu arbeiten?

[00:26:24] **Philipp Aeschbach:** Ja, also das kann man, man kann es natürlich so formulieren und das stimmt schon. Also quasi die Natur, man könnte sie als Gegner formulieren, aber eigentlich eher als eben miteinander, nicht gegeneinander beim Gleitschirmfliegen. Aber klar, die Risiken wie eben Leh-Situationen oder Überentwicklungen oder so, muss man natürlich in die strategische Planung mit einbeziehen. Das sicher, ja. Nun ist

[00:26:49] **Lucian Haas:** ja beim Schach, sitzt man am Brett mit einem Gegner, man spielt das Spiel und das entwickelt sich in diesem Moment.

[00:26:57] Und da musst du in diesem Moment sehr, sehr viel vorausdenken, um mit dem Gegner dann entsprechend mithalten zu können. Beim Gleitschirmfliegen ist es ja so, wenn man das auch als solches Spiel und strategisches Spiel betrachtet, gibt es ja zwei strategische Ebenen, sage ich mal. Es gibt eine der Vorbereitungen, wo du sagst, ich bin noch gar nicht in der Luft. Das kann ja auch Wochen vorher sein, wo man sagt, ich lege mir schon Strecken zurecht. Wo ich weiß, okay, die Berge sind immer dieselben, die da sind. Das Schachbrett ist auch immer das Gleiche. Aber trotzdem weiß man nie, wie der Gegner sich einstellt. Aber man kann da schon entsprechende weite Züge vorausplanen. Bist du jemand, der auch ganz viel diese Theoriearbeit, die Vorbereitungsarbeit zu Hause macht? Oder bist du einer, der sagt, ich gehe an den Startplatz und jetzt gucke ich in das Schachbrett Natur und lege da mal los?

[00:27:50] **Philipp Aeschbach:** Also ja, ich würde sagen. Ich bin da ähnlich wie im Schach. Weil beim Schach kann man auch sehr, sehr viel vorbereiten. Man kann wirklich sehr, sehr viel vorbereiten in der Eröffnungstheorie. Weil das Schach ja, das Brett ist immer das Gleiche. Und es gibt sehr viel Wissen, das man sich da aneignen kann. Wie auch beim Gleitschirmfliegen. Und ich bin eigentlich beim Schachspielen auch so mässig interessiert an der Vorbereitung. Aber ich mache natürlich schon viel. Weil auf einem gewissen Niveau Schach zu spielen bedeutet einfach, dass du eine gute Vorbereitung hast. Dass du deine Eröffnungen im Griff hast, weil sonst wirst du da überspielt. Oder hast einfach einen grossen Nachteil. Und ich habe schon auch beim Gleitschirmfliegen natürlich eben gerade in den Wintermonaten oder bei Schlechtwetter Zeit investiert, um eben Flüge zu analysieren von anderen oder Routen sich zu überlegen, wo könnte es wann wie gehen und so.

[00:28:45] Dass man ein bisschen vorbereitet ist und nicht komplett in der Luft von allem überrascht wird. Wie

[00:28:52] **Lucian Haas:** sieht so eine Vorbereitung bei dir aus? Also wenn du sagst, du analysierst jetzt mal einen Flug eines anderen. Ist das einmal, du rufst in den XContest aus und guckst so ein bisschen, wo ist der längst geflogen? Oder ist das wirklich eine sehr detaillierte Analyse, wo du sagst, ich lade diesen Flug jetzt mal in Google Earth rein. Ich lege da noch eine KK7-Overlay-Karte drüber. Guck mir, wo die Thermiken da stehen. Ich gucke in den Wetterbericht von dem Tag. Was war, wie war denn der Wind angesagt oder sonstiges. Also gehst du da sehr, sehr detailliert rein? Oder ist das nur so eine überblicksmässige, was hatte der so als Grundstrategie gehabt?

[00:29:27] **Philipp Aeschbach:** Also beides, je nachdem. Also KK7 brauche ich nie, das ist schon mal klar. Aber sonst. Warum nicht? Ja, ich denke, das ist nicht so hilfreich eigentlich. Weil es zeigt dir einfach, wo hat es oft Thermik. Aber ja, irgendwie, das ist ja dann eigentlich klar. In der Regel. Aber es ist auch nur, es zeigt dir vor allem, wo fliegen die Leute durch. Nicht unbedingt, wo die Thermik ist. Weil es gibt auch Orte mit guter Thermik, die auf der KK7-Map dann vielleicht nicht so ein grosser Hotspot sind. Weil einfach dort selten jemand durchfliegt. Aber die Thermik wäre dort genauso gut, oder? Auch gut. Man kommt vielleicht nicht so einfach dorthin, oder? Also ich glaube, darum die KK7. Also ich glaube, die nützt einfach nicht so viel. Ehrlich gesagt. Aber jedem das Seine.

[00:30:13] Aber was ich sicher auch schon gemacht habe oder regelmässig mache, ist, dass ich irgendwelche Flüge im Google Maps, äh Google Maps, Google Earth anschau, weil dann kann man so ein bisschen 3D und so. Das ist schon noch eine schöne Visualisierung.

[00:30:27] Was ich auch schon gemacht habe, aber eher selten, ist eben so alte Wetterdaten zu suchen für Flüge. Also einfach ein bisschen um zu bestimmen, was die Wetterlage war.

[00:30:38] Das ist ein bisschen immer das Problem, weil man hat die alten Flüge und man weiss ja nicht, wie war das Wetter denn damals. Weil das Wetter ist natürlich auch relevant für die Flüge. Ja, manchmal schaue ich da irgendwelche Archive an. Um ein bisschen so ein Gefühl zu bekommen für den Tag. Aber in der Regel nicht. Was ich aber oft, also was ich oft mache, ist einfach so ein kurzer Überblick. Also jetzt, es gibt ja so zwei Dinge. Es gibt das Historische, die Flüge von vor meiner Zeit quasi. Und dann gibt es das, was jetzt während der Saison läuft. Oder während der Saison kenne ich das Wetter ungefähr. Ich habe das Wetter wahrscheinlich auch angeschaut. Und dann kann ich am Abend relativ schnell die Flüge durchgehen. Und einfach so schauen. Ja. Dann habe ich das Wetter von heute im Kopf.

[00:31:24] Vielleicht bin ich sogar selber geflogen. Also mache ich das am nächsten Tag oder so. Kann ich die Flüge kurz anschauen. So ungefähr die Route. Und was mich dann eigentlich oft interessiert sind so die Stellen, wo die Leute tief gekommen sind. Oder wo es spannend wurde. Weil wenn sie einfach weit über den Gipfel geradeaus fliegen, dann ja, das ist nicht so spannend. Aber immer wenn sie irgendwo tief kamen oder eine Baustelle hatten, dann schaue ich mir das ein bisschen genauer an. Um ein bisschen ein Gefühl für diesen Ort und diese Situation. Das heißt,

[00:31:54] **Lucian Haas:** scannst du wirklich so Flüge durch, wenn du sagst von so einem Tag, ich bin geflogen, jetzt gucke ich mir mal die anderen fünf großen, weiten Flüge an, die dann auch gemacht wurden. Und dann guckst du auf das Höhenprofil in XContest, also das Flughöhenprofil und siehst, da ist er tief gekommen. Ich zoome mal da rein. Was war da die Baustelle und wie hat er sich dort rausgebastelt?

[00:32:13] **Philipp Aeschbach:** Absolut, absolut. Und das mache ich eigentlich fast täglich während der Saison. Weil ich habe dann immer einen Bezug zum Wetter, auch wenn ich nicht geflogen bin. Und dann kann man so die Top-Flüge vergleichen. Manchmal gehe ich auch sogar ziemlich weit runter auf die nicht so Top-Flüge. Oder auf Flüge in anderen Gebieten. Weil meistens sind dann die grössten Flüge sind alle aus dem selben Gebiet oder mehr oder weniger selben Gebiet. Aber ja, das ist für mich eine wichtige Analyse. Einerseits für die eigenen Flüge, aber auch für den Flugtag als Gesamtes, also was die anderen geflogen sind.

[00:32:49] **Lucian Haas:** Wenn du das so gegenrechnen würdest. Ich weiss nicht, ob du da das quasi auch buchführst oder sowas. Du weisst, du bist jetzt in diesem Jahr auf mehr als 580 Flugstunden gekommen. Wie viele Stunden Vor- und Nachbereitung sind dann damit verbunden?

[00:33:09] **Philipp Aeschbach:** Ja, also da führe ich jetzt nicht Buch. Aber mit dem Meteor kann man sowieso viel Zeit investieren.

[00:33:18] Vorbereitung von Flügen, aber auch generell. Und die Nachbereitung sage ich jetzt mal. Die Analyse. Die Analyse vom eigenen Flug mache ich in der Regel relativ kurz, also schnell. Also ich gehe einfach den Flug nochmal durch. Auch irgendwie 3D visualisiert und überlege mir schon immer Sachen. Was habe ich gut gemacht? Was habe ich vielleicht schlecht gemacht? Wo gab es Fehler oder was habe ich nicht so richtig verstanden? Einfach so relativ kurz, sagen wir so fünf bis zehn Minuten, manchmal auch weniger. Und dann ja, meistens ist man ja dann auf der Heimreise vom Flugtag, hat man dann Zeit, ein bisschen zu schauen, was die anderen geflogen sind. Man ist ja eh im ÖV. Dann sitzt du im Zug und guckst mal. Genau.

[00:34:02] **Lucian Haas:** Also manchmal mache ich das auch zu Hause. Aber so geschätzt würdest du sagen, du fliegst trotzdem mehr, als du in die Vorbereitung und Nachbereitung investierst? Oder hält sich das ungefähr die Waage?

[00:34:13] **Philipp Aeschbach:** Ja, ich denke, das hält sich wahrscheinlich ungefähr die Waage am Schluss. Ja, also es kommt darauf an, was man alles als Vorbereitung und Nachbereitung noch zählt. Also wenn ich einfach irgendwelche anderen gleitschirmrelevanten Informationen, eben Bücher lese oder so, wenn man das auch noch dazuzählt, dann hält es sich sicher die Waage. Wenn man das alles nicht dazuzählt, dann vielleicht schon ein bisschen mehr fliegen.

[00:34:38] **Lucian Haas:** Nun hast du gerade gesagt gehabt, KK7 braucht man eigentlich nicht so. Es ist doch eigentlich klar, wo die Thermik ist. Woher ist dir das klar? Also es gibt, ich kenne viele Piloten, die so ungefähre Vorstellungen davon haben. Aber du sagst ja, das ist doch eigentlich klar. Also scheinst du eine ziemlich genaue Vorstellung davon zu haben.

[00:34:59] **Philipp Aeschbach:** Ja, also ich persönlich denke, das absolut Wichtigste für den Streckenflieger oder eigentlich das Entscheidende ist, wie gut ist das mentale Modell der Atmosphäre? Also wer hat eigentlich die beste Vorstellung davon, wie die Situation, also das Wetter, die Atmosphäre, wie sie sich verhält? Weil derjenige, der ein genaueres Modell hat, in seinem Kopf, der fliegt einfach besser, weil der fliegt dann an die richtige Stelle und dort steigt es und der andere fliegt einfach rum und hofft, in eine Thermik zu fliegen. Also von dem her ist natürlich bei jedem Flugtag, also immer eigentlich arbeitet man an seinem eigenen Modell der Atmosphäre. Man überlegt sich, wo steigt es, wo sinkt es, wo ist nichts zu holen, wo geht es schnell.

[00:35:43] Und dann hat man ja immer, man fliegt viel, also ich fliege viel, aber bei jedem Flug hat man ja immer das Feedback, das sofortige Feedback. Man überlegt sich, da vorne ist eine Thermik und dann fliegt man da hin und entweder es ist eine dort oder es ist keine dort. Und so baut man sich so dieses mentale Modell auf oder verbessert es. Es wird immer genauer, sage ich jetzt mal, sollte es werden. Das wäre das Ziel. Und dann, ja, dann sagt mir mein Kopf, wo die nächste Thermik ist. Da brauche ich keine KK7-Karte.

[00:36:12] **Lucian Haas:** Das heisst, es läuft so ein bisschen ab wie das Training einer KI, wo die immer sagt, aus dem Erfolgen lerne ich. Und du vergleichst immer, okay, ich erwarte dort die Thermik, ich erwische dort die Thermik, dann weiss ich, okay, beim nächsten Mal fliege ich vielleicht einen ähnlichen Spot auch wieder an und du sagst, ich erwarte eine Thermik. Nein, dann habe ich sie dort nicht gefunden. Dann wird das vielleicht irgendwie in deinem Kopf strategisch etwas anders gewichtet und du sagst, beim nächsten Mal denke ich das Modell vielleicht ein bisschen anders und fliege gleich eine andere Stelle an.

[00:36:41] **Philipp Aeschbach:** Ja, also ich denke, Menschen lernen generell eigentlich so. Also es gibt verschiedene Strategien, um Sachen zu lernen, aber wenn man etwas hat, wo man direkt sagt, wenn man das Feedback bekommt, dann ist das natürlich sehr hilfreich für das Lernen, weil dann kann man immer, also das passiert dann eigentlich automatisch, aber ja, es ist natürlich gut, wenn man schon eine Prognose erstellt beim Fliegen, anstatt wenn man einfach nur herumfliegt und sich quasi überraschen lässt, dann wird man auch automatisch ein Modell bauen, also im Unterbewusstsein sage ich jetzt mal. Aber es ist vielleicht nicht so effizient, wie wenn man gezielt also Prognosen quasi erstellt, so kurzfristig sozusagen. Ich fliege dort rüber und dann hat es drei Meter Steigen und dann fliegt man rüber und dann kommt man das Feedback und dann kann man das eigene Modell quasi updaten.

[00:37:28] Also auf eine gewisse Art und Weise wird das schon so funktionieren.

[00:37:32] **Lucian Haas:** Ist dir beim Fliegen, mit diesen vielen Fliegen, vielen Flugstunden, die du da sammelst, ist dir schon mal irgendwann in der Luft langweilig geworden?

[00:37:42] Nein, eigentlich nicht, weil eben es,

[00:37:44] **Philipp Aeschbach:** also manchmal kann man natürlich einfach relaxen und die Aussicht geniessen, aber das ist ja auch nicht langweilig. Und wenn man nicht relaxt und geniesst, dann ist man eigentlich am Überlegen, also quasi was mache ich als nächstes, wieso mache ich das oder wie schätze ich, oder für mich ist schon viel Zeit in der Luft, ist einfach nur Einschätzen der Bedingungen. Wie denke ich, ist der Zustand der Atmosphäre? Und das kann ich immer machen, das ist nie langweilig.

[00:38:11] **Lucian Haas:** Bist du ein visueller Mensch? Also ich stelle mir vor, so Schachspieler, die gucken auf ein Brett, schauen einmal drauf, sehen eine Stellung, als Gesamtes nehmen das irgendwie auf und haben dann direkt relativ schnell so einen Eindruck, wie eine Stellung so ist, wo die Stärken oder Schwächen so sind. Also jemand, der schon sehr erfahrener Schachspieler ist. Und so könnte ich mir auch vorstellen, dass ein sehr erfahrener Pilot eine Stellung, die es irgendwo gibt, also die Situation in dem Flugregion, wo du gerade bist, du siehst, da sind ein paar Wolken und sonst etwas, dass man eigentlich relativ schnell die Stärke oder Schwäche einer Lage erkennen kann. Würdest du das so ähnlich sehen?

[00:38:50] **Philipp Aeschbach:** Ja, das denke ich schon. Auf alle Fälle. Aber also visuell, ja, wahrscheinlich bin ich schon eher visuell. Aber also klar, beim Gleitschirmfliegen, wir nehmen das Ganze mit den Augen, also die meiste Information wahrscheinlich schon visuell auf, aber auch viele andere Informationen, die wir halt spüren über den Flügel und wie sich die Thermik anfühlt und so. Aber was sicher ist, ist, dass ein guter Streckenflieger viel schneller die Situation erfasst oder einfach schneller, aber auch genauer. Oder ein Anfänger versteht nicht wirklich, was abgeht in der Atmosphäre. Und ein erfahrener Streckenpilot hat eine viel bessere Vorstellung. Das ist, denke ich, zwangsläufig der Fall.

[00:39:36] **Lucian Haas:** Von diesen Strecken, die du fliegst, du sagst, du bereitest viel vor und nach. Heisst Vorbereitung auch, du sitzt am Computer und legst dir Strecken zurecht, du setzt eine ganze Reihe von Wegpunkten, die du dann auf dein Instrument laden kannst? Oder bist du jemand, der solche Strecken nur im Kopf hat und sagt, okay, ich habe so die verschiedenen Dreiecke, die ich mir schon mal überlegt habe, die kann ich abrufen, so wie ich als Schachprofi 50 Eröffnungen im Kopf habe und die eigentlich relativ blind runterspielen könnte, zumindest so die ersten Züge, die da sind. Ist das so etwas, wo du sagst, das ist beim Fliegen ähnlich?

[00:40:18] **Philipp Aeschbach:** Ja, also ich lade jetzt keine Wegpunkte bis jetzt ins Gerät. Normalerweise, also habe ich noch nie gemacht, sagen wir so, für normale Streckenfliege. Aber ich spiele schon teilweise rum, eben mit irgendwelchen Ideen für Dreiecke und so. Gerade wenn man wirklich Dreiecke fliegen will, dann wird es schon sehr wichtig, dass man sich etwas überlegt, wo die Wendepunkte sein müssen, dass es überhaupt aufgeht am Schluss.

[00:40:45] Für das mache ich schon auch Vorbereitung. Aber vor allem geht es so ein bisschen darum zu überlegen, welche Routen wären überhaupt möglich oder könnten möglich sein. Das mache ich schon. Aber viele von meinen Flügen sind dann eigentlich relativ freestyle, sage ich mal. Also die Dreiecks-Ideen sind eigentlich nur für die Hammer-Tage relevant, weil dann nur an diesen Tagen kann man wirklich irgendwie ein riesen Dreieck fliegen. An den normalen Flugtagen kann man vielleicht irgendwo durchfliegen, aber es wird nicht gehen, jetzt ein riesiges Dreieck zu fliegen, aus Wetterbedingungen oder irgendwelchen. Und dann fliege ich in der Regel nur mit sehr losen Flugplänen rum.

[00:41:33] Also ich habe schon eine Idee am Anfang des Fluges, vielleicht fliege ich so da durch oder das könnte ich mal probieren, aber nichts genau geplantes.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Am 2. Mai in diesem Jahr, also 2025, bist du von Fische aus einen One-Way-Rekord geflogen, 365 Kilometer bis tief nach Österreich hinein. War der Flug so geplant oder war das auch Freestyle? Ich fliege mal los und du sagst, ach, es geht ja noch weiter, es geht noch weiter, ach, da hinten steht das nächste Wölkchen, ah, da muss ich auch noch hin, oh, hups, jetzt bin ich schon über die Grenze nach Österreich, na gut, dann fliege ich noch weiter.

[00:42:08] **Philipp Aeschbach:** Ja, also der Flug war schon geplant, aber das ist natürlich das Schöne, also ich sage mal, das finde ich das Schöne an so One-Way-Flügen, dass man das eben nicht so ganz genau planen muss. Man fliegt einfach so weit es geht. Aber ich weiss noch, ich habe da, auf der Anreise habe ich noch mit den Kollegen gescherzt, ja, Zell am See ist das Ziel, oder? Hat dann beinahe gereicht. Aber ja, klar, also da, das habe ich jetzt schon ein paar Mal probiert in den letzten Jahren, also One-Way mit halt Rückenwind gegen Österreich. Da gibt es verschiedene Routen, die man fliegen kann, aber die plane ich dann nicht im Detail, da entscheide ich dann in der Luft, welche Route, dass ich eher fliegen will. Aber ich kenne natürlich das, also ich sage mal, bis zur österreichischen Grenze kenne ich das, die Länder sind relativ gut, und dann in Österreich so ein bisschen von den einigen Flügen, die ich schon gemacht habe.

[00:42:57] Aber das ist dann nicht mehr so genau geplant. Aber das merke ich dann schon, wenn man jetzt Dreiecke fliegen will, dann kann man nicht einfach so gar nichts planen, also einfach so weit es geht, weil dann muss man sich schon etwas überlegen, wo wende ich, dass es am Schluss aufgeht.

[00:43:12] **Lucian Haas:** Sind dann Dreiecksflüge für dich die interessanteren Flüge, weil es eben deutlich strategischer dann vielleicht noch ist, oder sagst du nein? Ich fliege auch gerne ins Ungewisse, ins Unbekannte, irgendwo hinein.

[00:43:27] **Philipp Aeschbach:** Ja, also ich denke, Dreiecksflüge sind schwieriger von der Flugplanung und von der Umsetzung, aber persönlich habe ich immer schon viel Freude an so One-Way-Flügen, weil dann hat man einfach den ganzen Tag neues Gelände und es ist so ein bisschen mehr Abenteuer, wo kommt man am Schluss raus, man weiss es

nicht, man weiss nicht, wie weit es geht, aber die Dreiecksflüge haben natürlich den Vorteil, dass man am Abend wieder dort, etwa dort landet, wo man zuhause ist in der Regel, oder halt einfach, also man kommt schnell wieder zurück. Aber von der Planung und Umsetzung sind Dreiecke sicher schwieriger. Darum geben sie auch mehr Punkte bei XContest beispielsweise.

[00:44:08] **Lucian Haas:** War denn dieser Rekordflug von Fisch aus bis fast Zell am See, war das für dich dein Highlight des Jahres? Es

[00:44:15] **Philipp Aeschbach:** war sicher ein super schöner Flug, ja, aber Highlight, also für mich sind alle Flüge schön, also mehr oder weniger alle, aber es war schon eines der Highlights, ja, aber ich würde jetzt diesen Flug, also so in meiner persönlichen Erinnerung sticht er jetzt nicht mehr hervor wie andere schöne Flüge.

[00:44:34] **Lucian Haas:** Sind es denn dann, von der Erinnerung, wo du sagst, ah, da denke ich dran zurück, sind es dann wirklich gesamte Flüge, die man irgendwo im Kopf hat und sagt, das war ein toller Flug, oder sind es immer so einzelne Flugmomente, wo du sagst, wow, das war, da habe ich die tolle Entscheidung getroffen, oder sind es die Low Saves, wo man sagt, hey, da bin ich besonders stolz, weil ich mich noch aus zehn Meter Ameisenkniehöhe über der Tanne hinten im Tal noch irgendwie hochgekämpft habe?

[00:45:02] **Philipp Aeschbach:** Ja, ich denke schon, es sind eher die einzelnen speziellen Momente, die hängenbleiben, also eben Low Saves oder gute Entscheidungen oder sehr schöne Situationen oder mit irgendwelchen Vögeln oder anderen Tieren am Boden, die man sieht. Das bleibt mehr hängen als die Flüge als ganz. Wobei es dann schon auch gerade für so gewisse Routen, kann man sich dann so die Strecken, die man geflogen ist, also die schnellen Routen, die kann man sich so wie quasi im Zeitraffer fast schon vorstellen, einfach weil man sich schon so ein paar Mal geflogen ist. Ja, kann man sich so vorstellen, wie das gehen könnte an einem Supertag. Aber ich denke, die einzelnen, es sind eigentlich einzelne Erinnerungen,

[00:45:47] die eher hängenbleiben.

[00:45:49] **Lucian Haas:** Gibt es beim Schach eigentlich so etwas Ähnliches? Also, dass man sich an besondere Parteien, zurückerinnert, die man ausgefochten hat oder an besondere Situationen, wo man sagt, hey, da habe ich mich, der Gegner hatte mich schon in der Klammer und ich habe mich da irgendwie noch wieder rausgekämpft mit einem tollen Zug irgendwie.

[00:46:09] **Philipp Aeschbach:** Ja, ja, das gibt es schon, denke ich. Also im Schach kann man sich schon auch an ganze Partien erinnern vielleicht, aber es bleiben schon auch immer gewisse kritische Momente zurück quasi. Das war die wichtige Entscheidung, die oder irgendwie ein Opfer, das dann den Angriffssieg bringt oder eine Verteidigungspartie, wo man lange verteidigen muss und am Schluss kann man dann in den Gegenangriff. Solche Sachen bleiben schon auch im Gedächtnis, ja.

[00:46:38] **Lucian Haas:** Was war eigentlich deine längste Schachpartie? Weisst du das noch?

[00:46:41] **Philipp Aeschbach:** Zeitlich? Das war wahrscheinlich so sieben Stunden oder so. Auch sieben? Also ich weiss noch, da waren wir im Tessin mit der Mannschaft. Wir haben irgendwie, ja, ich glaube, wir haben um halb eins begonnen und dann waren wir kurz vor acht fertig. Das war die längste Partie und dann mussten wir noch nach Hause fahren vom Tessin. Das war ein bisschen... Aber ja, also im Schach hat man natürlich die Bedenkzeit, die vorgegeben ist, die die Dauer der Partie, also eine maximale Dauer eigentlich festlegt.

[00:47:15] **Lucian Haas:** Von der Anstrengung her, wenn du jetzt sagen würdest, sieben Stunden Schach spielen, sieben Stunden fliegen im Vergleich, was würdest du sagen, also wonach bist du am Ende mehr geschlaucht?

[00:47:29] **Philipp Aeschbach:** Ja, ich denke, gerade beim Gleitschirmfliegen ist das auch schon sehr abhängig von der Routine und der Erfahrung, die man hat. Also früher, also sage ich mal so, bei meinem ersten Sieben-Stunden-Flug war ich sicher mega, mega geschlaucht am Schluss. Aber mittlerweile so ein Sieben-Stunden-Flug mit schönen Bedingungen, dann lande ich und es ist alles super, oder? Weil ich einfach schon mehr Erfahrung habe und das Ganze nicht mehr so an die Substanz geht. Also ja klar, ein ganz, ganz langer Flug, zehn, elf Stunden ist trotzdem anstrengend, aber ist dann nicht mehr zwingend so anstrengend. Also je nach Bedingungen, wenn es dann sehr turbulent oder so ist,

dann wird es auch wieder ein bisschen anstrengender. Aber so ein schöner Flugtag ist dann eigentlich für mich jetzt nicht mehr so anstrengend.

[00:48:15] Aber früher war es schon eher anstrengend. Schach ist immer anstrengend, war von Anfang an anstrengend und ist auch als guter Spieler immer noch anstrengend. Ich würde sagen, als guter Spieler ist es sogar eigentlich noch anstrengend. Weil

[00:48:29] **Lucian Haas:** man noch weiter vorausdenkt.

[00:48:32] **Philipp Aeschbach:** Ja, weil man mehr von der Konzentration umsetzen kann. Also man kann wirklich dann, man wird dann eigentlich gezwungen, die Konzentration voll aufrecht zu erhalten, um das Maximum herauszuholen. Und beim Gleitschirmfliegen muss man das eben eigentlich nicht immer. Also man muss schon konzentriert sein und gute Entscheidungen treffen, aber es gibt viele Situationen, wo man so ein bisschen auf Autopilot fliegen kann eigentlich. Und das ist dann relativ entspannt.

[00:48:57] **Lucian Haas:** Nun gibt es beim Gleitschirmfliegen ja immer die Empfehlung, hey, wenn du wirklich lang fliegen willst, kümmere dich auch gut um Ernährung zwischendurch, trinke immer regelmäßig,

[00:49:08] Sorge für ein bisschen Futter für dein Hirn oder sowas. Machen das, also hast du das als Schachspieler auch so gemacht? Also wo du gesagt hast, alle halbe Stunde,

[00:49:18] keine Ahnung, ich brauche mal ein Powergel, um Zucker ins Hirn zu bekommen oder was auch immer. Das verbrennt da so viel weg, wenn ich mir da strategisch was überlege.

[00:49:26] **Philipp Aeschbach:** Ja, also zuerst mal, also trinken muss man natürlich schon auch immer. Das mache ich auch beim Fliegen und beim Schachspielen. Ich denke, das ist mal das Wichtigste, weil wenn man da dehydriert, dann geht das mit der Konzentration schnell bergab.

[00:49:40] Und Essen, ja, beim Fliegen esse ich auch immer gerne was. Und beim Schachspielen eigentlich auch so eine Banane oder vielleicht irgendeinen Riegel zwischendurch mal. Hilft schon. Mache ich schon. Ist eigentlich normal. Für längere Partien oder längere Flüge.

[00:49:59] **Lucian Haas:** Schach hast du früher wettbewerbsmäßig gespielt oder auch gespielt. Wie weit ist es bei dir mit der Wettbewerbsfliegerei beim Gleitschirmfliegen? Reizt dich das auch?

[00:50:11] **Philipp Aeschbach:** Ja, es reizt mich schon auch ein bisschen. Also bis jetzt habe ich relativ wenig Erfahrung. Ich habe jetzt dieses Jahr ein paar Tasks hier in der Schweiz gemacht. Und eigentlich das nächste Jahr so als Ziel will ich auch wieder ein paar Mal mitmachen. Ist schon auch spannend. Aber eine andere Herausforderung als das Streckenfliegen, weil man halt dann in der Gruppe unterwegs ist und braucht auch ein bisschen Angewöhnungszeit an das Pulkfliegen. Aber sonst ist es schon auch spannend.

[00:50:42] **Lucian Haas:** Warst du denn erfolgreich bei deinen ersten Versuchen?

[00:50:45] **Philipp Aeschbach:** in diesem Jahr? Ja, war eigentlich ganz okay. Also ich habe jetzt nicht gewonnen, aber das war auch nicht das Ziel. Zuerst einmal herausfinden, wie das Ganze funktioniert mit den Tasks und so. Also bei meinem ersten Task, oder war das der zweite, da habe ich dann auch den Task falsch abgeflogen am Schluss. Also ganz am Schluss habe ich dann... Aber ja, das muss man auch üben. Das ist dann wieder eine spezifische Fähigkeit für das Wettkampf fliegen. Ich denke, das kann man dann relativ schnell, wenn man das ein paar Mal gemacht hat. Was mich immer am meisten abgehalten hat vom Wettkampf fliegen früher, war eigentlich mehr so, dass ich den ganzen Tag fliegen wollte. Und nicht nur halt die drei, vier, fünf Stunden, oder wie lange der Task geht.

[00:51:29] War dir zu wenig. Die

[00:51:31] **Lucian Haas:** Flugsucht war noch nicht gestillt. Nach drei Stunden Taskfliegen steht man schon am Boden und muss schon das Landebier trinken oder was auch immer. Wir haben vorhin über Wettbewerb gesprochen, also diesen Wettbewerbscharakter von Schach und was das beim Fliegen ist. Wenn du jetzt wirkliche Gleitschirmwettbewerbe fliegst, dann hast du ja dann die anderen Piloten, die dann quasi deinen Gegner darstellen.

Gleichzeitig, das ist vielleicht ein bisschen anders als beim Schachspielen. Beim Schachspielen hast du einen eindeutigen Gegner, der immer gegen dich spielt.

[00:52:09] Beim Wettbewerbsfliegen ist es immer so eine Mischung von man fliegt zwar gegeneinander, aber man fliegt auch ganz viel miteinander.

[00:52:16] Hast du für dich beim Wettbewerbsfliegen die anderen als Gegner auch gesehen? Oder hast du gesagt, das ist ein schönes gemeinsames Fliegen und irgendeiner steht am Ende vorne?

[00:52:26] **Philipp Aeschbach:** Es ist natürlich nicht ein Gegner wie im Schach, der gegen dich arbeitet, sondern es geht darum, wer ist schneller. Aber schon, ich habe dann schon gemerkt, jetzt vom Mindset her, dass man so in dieses Kompetitive reinrutscht, wo man dann wirklich versucht zu gewinnen oder so schnell wie möglich. Zu pushen und so, dass man sich ablenken lässt von den anderen. Klar, die anderen sind eine Hilfe, weil sie zeigen, wo steigt es und wo steigt es nicht. Aber sie sind auch ein Störfaktor für die eigene psychologische Verfassung.

[00:53:05] **Lucian Haas:** Es heisst immer, beim Wettbewerbsfliegen lernt man schnell zu fliegen. Wie gut warst du im Schnellfliegen schon vorher? Oder hast du dann gemerkt, ich habe wirklich Aufholbedarf, also ich habe noch Lernbedarf, die anderen steigen hier so ins Gas. Das würde ich ja bei meiner Freifliegerei niemals so machen. Und dass du damit letzten Endes vom Wettbewerbsfliegen vielleicht dann auch was lernst, wo du sagst, davon profitiere ich dann auch vielleicht, wenn ich dann wirklich selber mal wieder zehn Stunden in der Luft bin, schaffe ich vielleicht zwei Kilometer mehr als Schnitt.

[00:53:35] **Philipp Aeschbach:** Ja, also das ist eigentlich schon so einer der Gründe, wieso es mich reizt, da an Wettkämpfen mitzufliegen, weil man da wirklich das Maximum als quasi die Schnittgeschwindigkeit maximieren muss, also zwangsläufig, das ist ja eigentlich das Ziel. Also ich glaube jetzt nicht, dass das der einzige Weg ist, um schnell fliegen zu lernen, weil beim Streckenfliegen versucht man ja dann auch die Schnittgeschwindigkeit zu maximieren. Also klar, man versucht zuerst mal die Fluglänge zu maximieren und dann die Schnittgeschwindigkeit zu maximieren. Und man macht es halt für sich alleine, ohne die anderen. Vielleicht ist man dann deswegen ein bisschen weniger effizient oder nicht ganz am Maximum. Und man muss natürlich eben damit verknüpfen, dass man den ganzen Tag

[00:54:22] sage ich jetzt mal, durchhalten muss. Dann kann man vielleicht wie ein Marathonläufer nicht so schnell rennen wie ein Sprinter. Aber grundsätzlich von der Idee her ist es beim Streckenfliegen dasselbe. Also schnell zu fliegen beim Streckenfliegen funktioniert genau gleich wie schnell zu fliegen im Wettkampf. Du musst einfach die Thermik optimieren, also immer gute Thermik erwischen und effizient steigen. Und dann je nach Bedingungen die richtige, also genug Gas geben, sage ich mal.

[00:54:53] **Lucian Haas:** Von diesem Jahr, wo du so viel geflogen bist jetzt, ich meine die ganzen Jahre davor bist du auch ungeheuer viel geflogen, aber jetzt dieses Jahr fast 590 Stunden. Was würdest du denn sagen, was hast du in diesem Jahr noch herausragendes gelernt?

[00:55:10] **Philipp Aeschbach:** Ich denke schon, dass ich immer noch deutlich besser werde. In den letzten vier Jahren, wo ich jetzt viel geflogen bin, einfach vom Verständnis, vom generellen Verständnis des Wetters eigentlich. Das ist eigentlich das Zentrale. Und das ist halt nicht so etwas, wo man einen klaren Punkt herausfassen kann, sondern einfach, man bekommt ein besseres Gefühl oder eine genauere Vorstellung davon, wie das funktioniert. Und wo das steigt und was, ja. Ich denke, das wird einfach besser mit mehr Flugstunden.

[00:55:47] Ich merke schon, dass es dann eine gewisse Abflachung gibt. Also die Lärmkurve quasi dann abflacht, aber das ist ja dann normal. Aber ich denke, gerade im Verständnis des Wetters gibt es da noch einiges zu lernen.

[00:56:02] **Lucian Haas:** Wenn ich es richtig verstanden habe, hast du früher deutlich mehr Schach gespielt als heute? Ja. Ist das auch so, dass du irgendwann ein bisschen die Lust an Schach verloren hast? Oder ist es einfach nur, dass das Gleitschirmfliegen zurückgekommen ist und du hattest keine Zeit mehr für Schach?

[00:56:20] **Philipp Aeschbach:** Das Gleitschirmfliegen war schon der Hauptfaktor wahrscheinlich. Aber ich hatte schon auch, ja, da hatte ich mal schon eine Phase, wo ich nicht mehr so schachmotiviert war. Also nicht mehr so ganz so wie vielleicht vorher. Aber ich denke, das ist eigentlich normal, dass es so ein bisschen ein Wellenbild gibt quasi. Also mal

Phasen, wo man mehr motiviert ist und Phasen, wo man wieder nicht so motiviert ist. Besonders wenn man wie jetzt beim Schach, kann man einfach wirklich 365 Tage dranbleiben. Beim Gleitschirmfliegen hat man so jeden Tag jetzt die automatische eingebaute Off-Season im Winter, wo man nicht mehr so viel fliegt. Und dann hat man plötzlich wieder Lust im Frühling.

[00:56:58] **Lucian Haas:** Wenn man bei dir guckt, so viel Off-Season scheint da ja gar nicht drin zu sein. Könntest du dir denn vorstellen, dass es einen Moment kommt, wo du sagst, jetzt bin ich des Gleitschirmfliegens

[00:57:10] überdrüssig? Oder zumindest so, dass du sagst, das müssen keine 500 Stunden im Jahr mehr werden, sondern mir reichen dann vielleicht auch 150?

[00:57:20] **Philipp Aeschbach:** Ja, so vorstellen kann ich mir das nicht. Aber es kann auch sein, dass es nicht so kommt.

[00:57:27] Also momentan, also bis jetzt hatte ich noch nie das Gefühl, dass ich nicht mehr so viel fliegen will. Also ich will eigentlich immer wieder fliegen, aber man weiss ja nie, so nach 10 Jahren, 20 Jahren, irgendwann ist dann schon genug vielleicht.

[00:57:42] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt in der Schweiz gucken würdest, was glaubst du, was wäre möglich an Flugzeit wirklich zu sammeln, wenn du nur in der Schweiz fliegen würdest, so mit so typischer Wetterentwicklung im Jahr? Bist du da schon so langsam an der Oberkante angekommen, oder würdest du sagen, ach da schafft man, wenn man unbedingt darauf anlegt, kann man auch 1000 Stunden schaffen?

[00:58:02] **Philipp Aeschbach:** Ich denke schon, dass wahrscheinlich 1000 Stunden möglich wären, aber da müsste man wirklich an jedem Tag quasi den längsten Flug machen. Ich denke, das könnte man ja eigentlich bei XContest zusammenzählen, von allen Tagen der Saison immer die längste Flugdauer nehmen, von jedem Tag, und dann mal schauen, was rauskommt am Schluss. Wäre mal ein spannendes Projekt. Aber ich denke schon, dass es 1000 gehen. Aber da muss man wirklich dann auch immer am richtigen Ort sein, oder da müsste man viel beispielsweise im Tessin sein, weil in den Südalpen hat man teilweise gutes Flugwetter, wenn es in den Nordalpen schlecht ist, oder so. Ja, wenn man da wirklich und man müsste 365 Tage Zeit haben, aber

[00:58:47] ich denke, ich bin relativ am Maximum von dem, was ich mit vernünftigen Aufwand

[00:58:55] herausholen kann, sage ich mal.

[00:58:57] **Lucian Haas:** Vernünftiger Aufwand ist gut, viele würden wahrscheinlich sagen, der Junge ist schon unvernünftig, wenn er so viel fliegen geht und so viel danach ausrichtet. Philipp, zum Ende hin, ein paar wenige letzte Fragen. Welche Schachfigur ist dir die liebste?

[00:59:13] **Philipp Aeschbach:** Wahrscheinlich der Springer. Der Springer ist eine lustige Figur. Warum? Weiss nicht, er ist

[00:59:20] einfach die speziellste Figur, weil er ist der einzige, der springen kann, also über andere Figuren drüber kann, und er hat so ein spezielles Muster, wie er halt fährt. Das gibt dann schon, also macht dann auch geometrisch die ganze Sache etwas spannender, oder es gibt einfach mehr Muster, die dann da wegen dem Springer, die es nur gibt wegen dem Springer, das ist eine schöne Sache. Hast

[00:59:47] **Lucian Haas:** du einen Lieblingsmove in der Luft?

[00:59:52] **Philipp Aeschbach:** Also meinst du jetzt akromässig oder einfach?

[00:59:56] **Lucian Haas:** Nein, das kann ja auch sein, irgendwie beim Fliegen, wo du sagst, bestimmte Sachen, wie man Dinge anfliegt oder auch, wenn du jetzt so eine Landschaft als Schachbrett siehst, oder so, wie man sich dort fortbewegt, wo du sagst, so, das finde ich besonders elegant, oder da reizt es mich immer so, um die Ecke dort zu fliegen. Der Springer springt dann auch, macht komische Figuren, wo du sagst, da fliege ich, statt direkt drüber, immer mache ich noch den Bogen, oder was auch immer. Das ist so mein Special Move, man erkennt daran, da ist Philipp wieder in der Luft.

[01:00:29] **Philipp Aeschbach:** Das weiss ich nicht, ob es einen Special Move gibt, aber was ich denke, was schon sehr elegant ist beim Fliegen, wenn man halt so, wenn man viel geradeaus fliegen kann, und halt viel das Steigen mitnimmt, im richtigen Abstand zum Gelände, am richtigen Ort durchfliegt, dann muss man gar nicht so oft drehen, oder oft, also ist natürlich vom Tag abhängig, aber das ist sehr elegant, wenn man große Strecken effizient das Steigen mitnehmen kann, ohne dass man eindrehen muss, eigentlich. Das finde ich sehr elegant. Aber es ist, ja, wetterabhängiger. Standardmässig muss man schon immer Thermik ausdrehen und dann einfach weiter fliegen.

[01:01:04] **Lucian Haas:** Das heisst, Flug, technisch mässig bist du eher Läufer oder Königin.

[01:01:12] **Philipp Aeschbach:** Ja, okay, Läufer. Alles geradeaus. Turm, der Turm geht geradeaus.

[01:01:19] **Lucian Haas:** Ja, aber Läufer kann schräg, das sieht dann auch wieder vielleicht schöner aus als geradeaus. Königin könnte alles, die kann geradeaus und schräg. Und quer übers Brett. Philipp, ich danke dir für deine tollen Erzählungen hier rund um Fliegerei und Schach. Vielleicht ein paar Leute denken dann strategisch ein bisschen anders, darüber nach, wie sie demnächst ihre Flüge planen und was das vielleicht bei ihnen auch mit Schach zu tun haben. Ich bin mal gespannt, was du im nächsten Jahr an Flugstunden dann sammeln kannst und ob vielleicht dann zumindest im nächsten Jahr der Hunderter im Dezember dann auch noch fällt. Bin ich auch gespannt. Aber irgendwann wird der Fall. Auf jeden Fall viel Spaß dabei und möge dir diese große Fluglust nicht so schnell abhanden kommen.

[01:02:03] **Philipp Aeschbach:** Danke. Wenn

[01:02:07] **Lucian Haas:** dir diese Folge von Podz-Glidz gefallen hat, dann hinterlasse doch einen Kommentar auf Lu-Glidz oder eine 5-Sterne-Bewertung auf der von dir genutzten Podcast-Plattform. Und wenn du noch mehr inspirierende Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens hören willst, dann abonniere Podz-Glidz im Podcatcher deiner Wahl, um keine Folge zu verpassen. Außerdem werde doch zum Unterstützer meiner Arbeit. Auf dem Gleitschirm-Blog www.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. Allen Förderern sage ich Danke. Startet früh, landet spät, fliegt weit, aber bleibt safe.

[01:02:54] Bis bald. Euer Lucian.

English

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

Show notes

Philipp Aeschbach used to sit at the chessboard for hours. Today, he accumulates flight hours like hardly anyone else.

What does chess have to do with paragliding soaring. At first glance, not much. On one side, a strategic board game with fixed rules, on the other, free movement in the middle of nature's chaos. But if you look closer, you can discover some parallels. Especially if you ask someone who is well-versed in both.

Let me introduce: Philipp Aeschbach. The 33-year-old Swiss man played competitive chess for years. Then he discovered paragliding and became devoted to this hobby. Today, he spends more hours in the air than at the chessboard. Even a lot of hours! It was almost 600 in the year 2025, and not much less in previous years.

In this episode of Podz-Glitz, Philipp Aeschbach talks about his two great passions. It also covers to what extent chess has helped him master XC-flying so successfully.

For example, in 2025, he flew at least one hundred in Switzerland in eleven out of twelve months. That means: even in the deepest winter.

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: Chess Pieces | Artist: Silent Partner

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=mxqfSdp2Isc>

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/0029VaBV05CHDynzdlJlU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS to Philipp Aeschbach

- Philipps flights in XContest: <https://www.xcontest.org/world/en/pilots/detail:PhilippAeschbach>
-

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2026/01/podz-glitz-177-flugschach.html>

Transcript

[00:00:03] **Philipp Aeschbach:** At first glance, they obviously have nothing in common, but when you compare it to cross-country flying, there are certain things I've basically adopted from my chess practice. Obviously, one thing is for sure: in chess, you always think ahead, you look further forward and compare different options, and then you try to choose the best one. And in cross-country flying, you also have to—well, I think it's helpful if you plan a bit further ahead than just where you are right now. You might think to yourself, "Should I fly through there or through there?" and then you can consider which option is better and choose the better one.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Philipp Aeschbach. And I'm Lucian Haas. What does chess have to do with paragliding cross-country? At first glance, not much. On one side, a strategic board game with fixed rules. On the other, free movement in the middle of nature's chaos. But if you look closer, you can discover some parallels. Especially if you ask someone who knows both well. May I introduce? Philipp Aeschbach. The 33-year-old Swiss man played competitive chess for years.

[00:01:36] Then he discovered paragliding and fell in love with the hobby. Today, he spends more hours in the air than at the chessboard. Even a lot of hours. It was almost 600 in 2025, and not much less in previous years. In this episode of Podz-Glitz, Philipp Aeschbach talks about his two great passions. It also covers to what extent chess helped him master XC flying so successfully. In 2025, for example, he flew at least one hundred-kilometer flight in Switzerland in 11 out of 12 months. That means even in the dead of winter.

[00:02:17] By the way, I can only present special conversations like this on 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 on the paragliding blog Lu-Glitz, specifically on the "Fördern" page.

[00:02:35] Philipp, have you ever flown a hundred in Switzerland in December?

[00:02:42] **Philipp Aeschbach:** Unfortunately, not yet. But I tried it a bit this month, but it wasn't enough. What was your next flight? I mean, how far did you manage in December? Yes, depending on how you count, a bit over 60 kilometers. So if you count it as a triangle or as a free distance with turning points, there's a slightly different number of kilometers. About 60? But that's not even the record. I think the record is already over 70 in Switzerland. By Stefanie Westerhuis.

[00:03:14] **Lucian Haas:** Do you think a hundred in December in Switzerland is possible?

[00:03:20] **Philipp Aeschbach:** Yeah, well, I wasn't so sure before. But now I'm actually pretty sure it's possible. In Valais, like Fiesch, or maybe somewhere in Ticino in the Southern Alps. But of course, you need the perfect day.

[00:03:35] **Lucian Haas:** I mean, the flight time available in December is relatively short. And that includes the thermal time or whatever. Based on your experience, when can you even take off in December such that you could say, I might get a connection that would allow me to actually manage a cross-country flight in the end?

[00:03:52] **Philipp Aeschbach:** Yes, well, I think flight times of well over 4 hours are possible. 4.5 or 5 would probably be very tight; everything would have to line up. But in Fiesch, for example, on good days, you can probably start before 11:00. I actually started before 11:00 recently. The other day, somehow on December 19th. And it worked well. Yes, usually you can start sometime between 11:00 and 11:30. And then, yeah, sometime around 3:00, the thermals are usually winding down. But you actually already have 4 hours, or even a bit more. So you'd have to fly at an average of about 25 km/h. Which often isn't possible in December because the thermals are just weak and sluggish.

[00:04:39] But there are also days when the gradient is very good from the start, you can actually fly relatively fast. And in those cases, I do think it's possible.

[00:04:50] **Lucian Haas:** Now, the sun sits much, much lower in December than it does in May, for example, or something like that. That means maybe other areas are thermally active. When you choose your routes in December, do you fly a bit differently?

[00:05:05] **Philipp Aeschbach:** Yes, well, in winter and actually also in spring, there's always a lot of snow. Especially at high altitudes. But the forests are actually—well, the forests have to be snow-free. Otherwise, it's not possible

anyway. That means, for it to even work in winter, you naturally need the right snow conditions. But the forests, so in the lower elevations, are snow-free and generate good thermals. But also in spring and summer. So I think the forests are generally probably the best source of thermals in the Alps as a rule. And yeah, of course, you do fly, you fly more like the spring line and not so much the summer line. Because in summer, there's no snow up there.

[00:05:50] And then you can head towards the big mountains. Of course, that's not possible if there's a lot of snow.

[00:05:56] **Lucian Haas:** If you look at the XContest, you can see that you've flown a hundred in every month of 2025, well, except for this December, you've flown a hundred in every month. Was that a stated goal of yours?

[00:06:10] **Philipp Aeschbach:** No, that wasn't a goal. It just happened that way. So in January, yeah, that was nice. That was a beautiful day in Valais. That was enough for the first hundred, quite early in the year. And then again in February. But in February, it's usually always possible anyway. And then it was just the normal season. I usually fly hundreds or more anyway. And then comes October and November, where I don't necessarily fly 100. But this October, there were several beautiful, very beautiful flying days.

[00:06:42] And then comes October, November, where I don't necessarily fly 100s as a rule. And then there's November. November as a rule is also basically out of season, yeah, it's hardly possible to fly 100s anymore or only very rarely. But I actually managed two 100s this year. On a very nice weekend. And then you suddenly look back and see you've actually flown a 100 every month in Switzerland. It could also maybe happen a bit in December. Yeah, and I did try in December, but it just wasn't enough this year. How

[00:07:14] **Lucian Haas:** How many flights over 100 kilometers were there in total that year?

[00:07:20] **Philipp Aeschbach:** Yes, over 50. I mean, I think it depends on how you count—if you take a 98km triangle, over three turn points, it might be over 100. But in the World League XContest, there are those where they are tallied. I think there were about 54 or something in the 2025 season.

[00:07:40] **Lucian Haas:** There's an American, Ariel Slatkowski. There's an American, Ariel Slatkowski. He managed more than 100 hundreds in the last XContest season, so XContest 2025. However, he didn't just fly that in Switzerland, but all over the world. Would something like that be a project to your taste?

[00:07:59] **Philipp Aeschbach:** So, not necessarily forcing it like that.

[00:08:05] Of course, you make many more hundreds if you travel to the right places in the winter. He did a lot in the Himalayas, so he did Bir in India and then in Colombia. And then he was also in the Alps. But for me, it would be more interesting to push how many you can actually do in Switzerland. That would be more my taste.

[00:08:27] **Lucian Haas:** Is that your project for 2026?

[00:08:31] **Philipp Aeschbach:** So, not specifically. I fly a lot anyway and I want to fly a lot, I enjoy it. And then the hundreds, they just happen relatively automatically.

[00:08:42] **Lucian Haas:** You say you fly a lot. I mean, even when you look at the XContest again and see how many flights, but especially how many flight hours add up, you have an incredible amount when you add it all up. How many did you reach last year, or not last year, but now in 2025?

[00:09:01] **Philipp Aeschbach:** Yeah, they're not quite 600 yet, something like 589 or so.

[00:09:08] 589? Yes. That

[00:09:09] **Lucian Haas:** that means, calculated over the year, 365 days, you end up with an average of about 1.6 flight hours. How much will that be, roughly? I mean, per day?

[00:09:20] **Philipp Aeschbach:** Yeah, I don't fly every day, of course. In recent years, I've flown between 120 and 150 days a year. And then, on average, maybe three to four hours per flight day or something. Including the winter flights, which are shorter. And of course, in the summer—so most of the flight time comes from the summer months. Or rather, spring, just from the main season. So when you can fly for eight, nine, or ten hours in one day, it adds up quickly.

[00:09:52] **Lucian Haas:** How do you manage to go flying that much? I mean, if you look at it, there are paragliding pros. I think I heard Chrigel Maurer say it somewhere in another podcast the other day, where he said, yeah, this year he reached about 300 hours. Now you basically have double that. How do you manage something like that?

[00:10:09] **Philipp Aeschbach:** Yeah, well, obviously, you have to set priorities, I'd say. Especially. You also need a lot of free time just to be able to go flying for over 100 days. That's a lot. You just have to prioritize it. And then, what I naturally do to get so many flight hours is, on the days that I go flying, I try to fly routes for as long as possible. And I travel to these places where I think I can fly the best. So, someone who already lives somewhere where they can, I mean, fly directly, might just go local. And then on certain days, it's just not that great. And then you only fly for a short time or not at all. And I try to get the most out of my flying days.

[00:11:00] **Lucian Haas:** But now you're not a paragliding pro yourself. You have another job.

[00:11:05] **Philipp Aeschbach:** Yeah. I'm now employed 50 percent with relatively flexible working hours. And in the past, I once didn't work for a year. And I just... I only went paragliding. So, once I started paragliding. But yeah, it's not like I'm making money from paragliding now, yeah.

[00:11:28] When did you start paragliding? Yeah, that was in 2020. After Corona, so I actually only started paragliding in the autumn, yeah.

[00:11:39] **Lucian Haas:** Also because of Corona? Because you, were you looking for something where you could somehow get out of the office?

[00:11:44] **Philipp Aeschbach:** get out or something? Yeah. Probably not, I mean not directly because of Corona. But what actually happened is, well, it was the first Corona wave with home office and everything was closed. And then in the summer of 2020, you could go out a bit again. And that's when I got into kitesurfing. That was the first time I had a small trainer kite in my hands. I had so much fun with that. I didn't actually know anything else about paragliding. And then I had this feeling. Now I'm learning kitesurfing. You can do that in Switzerland on the lakes too. Especially in the summer, I did a course back in August. Or yeah, I think it was August, in the valley wind. But I didn't really get the hang of it.

[00:12:30] And then autumn slowly rolled in, and it gets harder anyway with kitesurfing in Switzerland, especially as a beginner. And then somehow I came across paragliding, I mean paragliding, through that. And then I signed up for a taster course.

[00:12:46] **Lucian Haas:** And then the virus got you. Not the coronavirus, obviously, but the paragliding virus.

[00:12:53] **Philipp Aeschbach:** Yeah, you could say that, yeah. Well, not really at first. Actually, it was only when I, well, I was on the paraglider, like on the practice slope for a bit. Up and down a few times and stuff like that. That was cool. And the first high-altitude flights, those were also great. I don't remember the exact timeline now, but at some point I discovered x Contests. In the selection. In the selection, of course. And then I looked at it and thought, wow, you can fly that far. How is that even possible? And since then, I haven't been able to let it go.

[00:13:27] **Lucian Haas:** And that was—so you said you started with this paraglider course in the autumn. Then winter probably came. Was that the winter where you spent a whole winter hanging out in front of XContests, looking at all the flights listed there, where you can fly all over the place and so on?

[00:13:44] **Philipp Aeschbach:** Yes, partly for sure, yeah. Yes, partly for sure, yeah. Of course, you do training flights in Switzerland in the winter. There aren't any thermals, but you can go up and down just fine. It's actually good for practice. So I did practice in the winter too. But yeah, I was at home a lot and looked around in XContest a bit. But yeah, at that point I couldn't really understand it yet, of course, because I had no reference. I mean, I also just read a lot of paragliding material in general. Yeah. Yeah. Exactly. I also read the standard stuff you learn in training. Meteorology, aviation law, and all that stuff you just have to know.

[00:14:31] **Lucian Haas:** But then, as far as I can see, once you had your license, you took off really fast, at least in terms of hours. I think if I look at 2022, you were still flying a B-glider back then, and you had already reached 450

flight hours.

[00:14:47] **Philipp Aeschbach:** Yeah. So in that year, I didn't work at all. That's why I had a bit more time. I actually had more time to fly than I do this year, but I did fewer flight hours. You can tell I wasn't as good back then as I am now. But it actually started quite quickly. Right after the Brevet, my focus was always on cross-country flying. But in that first year in '21—I got the Brevet in '21—I wasn't really such an excessive cross-country pilot yet. I was even still out with the school glider. But I got my first experiences. And then it was also for personal reasons. I moved from Zurich to Ostermundigen to be with my girlfriend and at the same time I also quit my job back then.

[00:15:34] and then took a sabbatical for paragliding. Then in '22 I had a lot of time. And that's the year where I learned a lot because I was able to fly a lot. Yeah.

[00:15:45] **Lucian Haas:** You moved in with your girlfriend, but you also went flying a lot. What did she say? She's very...

[00:15:53] **Philipp Aeschbach:** understanding. Does she fly too? No, no. But we met just before I started paragliding. I already knew back then—it was after kitesurfing, but before paragliding in 2020, also after the first Corona wave. And I remember telling her back then, with kitesurfing, I think it's going to change my life.

[00:16:21] So she just noticed it from the very beginning and was always very open to it.

[00:16:28] **Lucian Haas:** If someone came up to you and diagnosed you, Philipp, saying you're addicted to flying, would you accept that as a diagnosis or would you say, no, that's not true?

[00:16:40] **Philipp Aeschbach:** Yes, definitely. Well, it was even worse back then than it is now, but I'm actually still addicted. But I'm trying—the goal isn't to be addicted, though.

[00:16:51] **Lucian Haas:** Addiction has a lot to do with having that craving. So if you don't get it, you eventually start shaking or something. Your soul burns for it. How does that manifest for you when you can't go flying?

[00:17:05] **Philipp Aeschbach:** Yeah, exactly. So that's always been the case, especially back in the day, it was actually quite critical at times. I mean, it was just a bad mood or something. When I know, it's like, it's a good day for flying, but for some reason I can't, then I'd be in a pretty bad mood. I think by now, hopefully, I'm not quite as addicted as I was before; I can handle it better, let's say. Because I know other good flying days will come where I can go. But especially in those first few years, I always had this craving to fly whenever it was possible. And when I knew I couldn't, for some reason, I'd sometimes already be a bit in a bad mood.

[00:17:50] What is it that draws you up into the air like that?

[00:17:55] Yeah, it's just an incredible fascination. I mean, it's actually really hard to put into words right now. But yeah, flying is just an incredible feeling and a very exciting activity. It's just a lot of fun, and there's a certain addiction to it.

[00:18:15] **Lucian Haas:** Is it like, when you've flown for the day and you land, that you've basically satisfied the craving for a moment? Or do you land and think, maybe if I'd landed a bit earlier, how could I get back up the mountain right away so I could be back in the air immediately?

[00:18:34] **Philipp Aeschbach:** Yeah, so if I've been flying all day and I've landed, I'm already happy and say, that's enough for now. Of course, if the weather turns good again quickly, I want to fly again. But yeah, if you fly on a good day, that's already great. If you have to land early on a good flying day, you always have that brief feeling,

[00:18:51] ...now I could fly some more, and so on. I know that feeling, of course. And yeah, if it's possible, I do it every now and then, I'll go up again. So if I start early, get caught in some downdrafts somewhere and have to land, and there's a good opportunity to get back to a decent launch site, then I'll go up again. And that's still possible in many places in Switzerland.

[00:19:15] **Lucian Haas:** From an addiction standpoint, are you a flight-time maximizer? One could assume given the mass of flight hours you're racking up. Or are you also a flight-distance maximizer? I mean, what's actually more important to you today? Being in the air for a long time, or ultimately the number that comes out at the end? Although,

often when you're in the air for a long time, the kilometer count is naturally large too if you're doing cross-country. But what's so important? What appeals to you more or what gives you more satisfaction in the end? Saying I reached the higher distance number or that I was in the air for an hour longer, or something like that?

[00:19:55] **Philipp Aeschbach:** Yes, well, both basically. In the past, I was certainly more focused on flying for as long as possible, so accumulating a lot of flight hours. Nowadays, I'm more about flying efficiently—getting there fast and far, in that sense. But like you said, if you don't fly all day, you won't get as far. So, if you want to maximize the distance, you have to fly fast, first, but also fly for a long time, otherwise you'll never get the maximum out of it. But it's always drawn me in—I always try to maximize in that sense, in terms of efficiency and, yeah, what's possible in a day and getting as close to that as possible.

[00:20:45] That's actually the goal.

[00:20:47] **Lucian Haas:** What do you think is the maximum possible distance someone could cover in Switzerland with the current equipment?

[00:20:55] **Philipp Aeschbach:** Yes, over 400, of course. I mean, Benni Kälin has already flown 400 kilometers twice. Yes, I think you'd need some amazing days, but then you could now—I mean, you could probably—the flat 400-kilometer triangle in Valais is certainly possible. The record there is already 369, and they were back too early. So, on an absolute hammer day, 400 is probably possible. For an FAI triangle, I think 400 is hardly possible. But yeah, the record there is still 343. But there's definitely more. I mean, in Switzerland, in France they're already flying over 350.

[00:21:39] So, something a bit more than what's already been flown is certainly still possible.

[00:21:45] **Lucian Haas:** When I listen to you, I notice you have quite a lot of numbers in your head. Also, from the others, it's very strategically oriented. You used to play chess very intensively, including tournament chess. Did you basically, let's say first of all, keep a log of how many hours you sat at the board back then per year, before you were paragliding? No, well

[00:22:09] **Philipp Aeschbach:** I never counted the hours when it came to chess.

[00:22:12] That probably doesn't matter much with paragliding either, but with chess, of course, you can very easily train for many more hours, let's say, or spend more time on it, because you're not tied to the weather. You can just do two or three hours of chess every evening, so you quickly rack up a lot of hours. But I never counted them.

[00:22:36] **Lucian Haas:** Were you similarly addicted to chess back then as you are to flying today?

[00:22:42] **Philipp Aeschbach:** Yeah, in phases, for sure. I mean, I've been playing chess since I was a kid. My father taught me when I was little. And then I started competitive chess around 12 or 13. But I wasn't particularly ambitious back then. I just played at the club, a tournament every now and then. And then at some point, there was this phase where I played chess very intensively and also, yeah, I'd say I developed a certain obsession.

[00:23:14] But that's exactly it, yeah, you can work on it very well. Yeah, you can just work on it every day. Because you can, yeah, you can do it at home, you can do it on the go with a chess book, or you can, yeah, you can always deal with the subject whenever you really want to.

[00:23:32] **Lucian Haas:** Do chess and flying have anything in common in terms of approach, from your perspective and experience?

[00:23:41] **Philipp Aeschbach:** Or what? At first glance, they obviously have nothing in common. But if you compare it to cross-country flying, there are certain things I've basically taken over from my chess practice. For example, I think the most obvious thing is that in chess you always think ahead, you think further and compare different options and then try to choose the best one. And in cross-country flying, you also have to—I think it's helpful—plan a bit further than just where you are right now. You might think to yourself, should I fly through there or through there? And then you can consider which option is better and choose the better one. Or what you always have to do in chess is, you have to be very

[00:24:29] ...watch out for what the opponent can do. So what are the risks, actually, in terms of paragliding? What can go wrong? You always have to keep that in mind when playing chess, because if you underestimate your opponent's possibilities, then, well, then something will go wrong for yourself. Now, in paragliding, we don't have an opponent, but you still just have to keep an eye on the risks a bit. Especially as a beginner, I think you can do that, it's helpful. And then there are other points as well. For example, when playing chess, you simply learn to maintain concentration over a longer period of time.

[00:25:16] That's similar again with long-distance flights.

[00:25:20] Or what you always have when playing chess—it's actually about making decisions when playing chess, right? And also under time pressure or sometimes, let's say, psychological pressure. And then in paragliding, you also always have to make good decisions. That's actually the core of it.

[00:25:39] **Lucian Haas:** You just said that in paragliding, you don't have an opponent. Is that really true? I mean, you could also say, maybe opponents that change from day to day. There are days, let's say, where I have strong wind and I know I'll have strong lee effects or something else. I have to adapt my strategy to that and say, okay, I must not be beaten by this opponent, the strong wind. I don't want to be pushed down somewhere where I end up on the ground; instead, I have to look, okay, the opponent doesn't have a weak point in this case, but I can say, that's the point where I develop my strength accordingly. Isn't that also a way of thinking where you say, work strategically against the other and maybe sometimes with the other accordingly?

[00:26:24] **Philipp Aeschbach:** Yes, well, you can, of course you can put it that way and it's true. So, you could basically frame nature as an opponent, but in paragliding, it's actually more about working with it, not against it. But of course, risks like lee situations or over-development or whatever, you have to include those in the strategic planning. That's for sure, yes. Now, it is

[00:26:49] **Lucian Haas:** Yeah, in chess, you sit at the board with an opponent, you play the game, and it develops in that moment.

[00:26:57] And in that moment, you have to think very, very far ahead to be able to keep up with your opponent. With paragliding, if you look at it as a game and a strategic game, there are two strategic levels, let's say. There's the preparation, where you say, I'm not even in the air yet. That can be weeks in advance, where you say, I'm already planning routes. I know, okay, the mountains are always the same, they're there. The chessboard is always the same, too. But still, you never know how the opponent will position themselves. But you can already plan the corresponding long-term moves. Are you someone who also does a lot of this theoretical work, this preparation work at home? Or are you one of those who says, I'm going to the launch site and now I'll look at the chessboard of nature and just get started?

[00:27:50] **Philipp Aeschbach:** So, yeah, I'd say I'm similar to chess. Because in chess, you can also prepare a lot, a very, very lot. You can really prepare a lot in opening theory. Because in chess, the board is always the same. And there's a lot of knowledge you can acquire there. Just like with paragliding. And I'm actually only moderately interested in preparation when playing chess. But of course, I do a lot. Because playing chess at a certain level simply means that you have good preparation. That you have your openings under control, because otherwise you'll be outplayed. Or you'll simply have a major disadvantage. And I've also invested time in paragliding, especially during the winter months or in bad weather, to analyze other people's flights or think about routes—where it could go, when, and how, and so on.

[00:28:45] That you're a bit prepared and don't get completely surprised by everything while in the air. Like...

[00:28:52] **Lucian Haas:** What does that kind of preparation look like for you? So, if you say you're analyzing someone else's flight now, is it just a one-time thing where you call up XContest and take a quick look at where they flew the longest? Or is it a really detailed analysis where you say, I'll import this flight into Google Earth now. I'll put a KK7 overlay map on top of it. Let me see where the thermals are there. I'll check the weather report for that day. What was the wind forecast like, or other things. So, do you go into it in a very, very detailed way? Or is it just a general overview of what his basic strategy was?

[00:29:27] **Philipp Aeschbach:** So both, depending on the situation. I mean, it's clear I never need KK7. But otherwise, why not? Yeah, I don't think it's actually that helpful. Because it just shows you where there are often thermals. But yeah, somehow, that's actually clear. Usually. But it also mainly shows you where people fly through, not necessarily where the thermals are. Because there are also places with good thermals that might not be such a big hotspot on the KK7 map, simply because people rarely fly through there. But the thermals would be just as good there, right? Also good. You might just not get there as easily, right? So I think that's why the KK7... I think it just doesn't help that much, to be honest. But to each their own.

[00:30:13] But something I've definitely done, or do regularly, is looking at certain flights on Google Maps—uh, Google Maps, Google Earth—because then you can do a bit of 3D and stuff. That's a really nice visualization.

[00:30:27] Something I've also done, though rather rarely, is searching for old weather data for flights. Just to get a bit of a sense of what the weather conditions were like.

[00:30:38] That's always a bit of a problem because you have the old flights and you don't know what the weather was like back then. Because the weather is, of course, relevant for the flights. Yeah, sometimes I look at some archives to get a bit of a feel for the day. But usually not. What I often do, though, is just a quick overview. So, there are two things. There's the historical stuff, the flights from before my time, so to speak. And then there's what's happening now during the season. Or during the season, I know the weather roughly. I probably looked at the weather too. And then I can go through the flights relatively quickly in the evening and just take a look. Yeah. Then I have today's weather in my head.

[00:31:24] Maybe I even flew it myself. So I'll do it the next day or something. I can quickly look at the flights, like the general route. And what actually interests me most are the spots where people got low. Or where it got exciting. Because if they're just flying straight way over the summit, then yeah, that's not very exciting. But whenever they got low somewhere or had a tricky spot, I'll take a closer look at that to get a bit of a feel for that place and that situation. That means,

[00:31:54] **Lucian Haas:** Do you really scan through flights like that, when you say, "I flew today, now let me look at the other five big, long flights that were also done." And then you look at the altitude profile in XContest, so the flight altitude profile, and you see, "He came down low there. Let me zoom in on that. What was the problem there and how did he manage to get out of it?"

[00:32:13] **Philipp Aeschbach:** Absolutely, absolutely. And I actually do that almost every day during the season. Because I always have a connection to the weather, even when I'm not flying. And then you can compare the top flights. Sometimes I even go quite far down into the flights that aren't the top ones. Or flights in other areas. Because usually, the biggest flights are all from the same area or more or less the same area. But yeah, that's an important analysis for me. On one hand for my own flights, but also for the flight day as a whole—meaning what the others flew.

[00:32:49] **Lucian Haas:** If you were to calculate that... I don't know if you actually keep a record of that or anything, but you know, you've reached over 580 flight hours this year. How many hours of pre- and post-flight preparation are involved with that?

[00:33:09] **Philipp Aeschbach:** Yeah, I don't keep a record of that. But with the Meteor, you can invest a lot of time anyway.

[00:33:18] Preparation for flights, but also in general. And as for the post-flight stuff, let's say the analysis. I usually do the analysis of my own flight relatively briefly, so quickly. I just go through the flight again, sort of visualizing it in 3D, and I'm always thinking about things. What did I do well? What might I have done poorly? Where were there mistakes, or what didn't I really understand? Just relatively briefly, let's say five to ten minutes, sometimes even less. And then, yeah, usually you're on your way home from the flight day, you have time to see a bit what the others flew. You're on public transport anyway. So you sit on the train and take a look. Exactly.

[00:34:02] **Lucian Haas:** So sometimes I do that at home too. But roughly speaking, would you say you still fly more than you invest in preparation and post-flight analysis? Or does it pretty much balance out?

[00:34:13] **Philipp Aeschbach:** Yeah, I think it probably balances out in the end. Well, it depends on what you count as preparation and post-flight. So if I just read other paraglider-relevant information, like books or something, and if you count that too, then it definitely balances out. If you don't count all that, then maybe a bit more flying.

[00:34:38] **Lucian Haas:** Well, you just said that you don't really need KK7. It's actually clear where the thermals are. How is that clear to you? I mean, I know many pilots who have a rough idea of that. But you're saying it's actually clear. So you seem to have a pretty precise idea of it.

[00:34:59] **Philipp Aeschbach:** Yeah, so personally I think the absolute most important thing for a cross-country pilot, or actually the decisive thing, is how good is the mental model of the atmosphere? I mean, who actually has the best idea of how the situation—the weather, the atmosphere—behaves? Because the person who has a more accurate model in their head simply flies better, because they fly to the right spot and it rises there, while the other person just flies around and hopes to fly into a thermal. So from that perspective, of course, on every flight day—you're actually always working on your own model of the atmosphere. You think about where it's rising, where it's sinking, where there's nothing to be had, and where it's going fast.

[00:35:43] And then you always have it, you fly a lot—well, I fly a lot—but with every flight you always get that feedback, that immediate feedback. You think, there's a thermal up ahead, and then you fly there and either there's one there or there isn't. And that's how you build this mental model or improve it. It gets more and more accurate, I'd say, it should become. That would be the goal. And then, yeah, then my head tells me where the next thermal is. I don't need a KK7 map for that.

[00:36:12] **Lucian Haas:** That means it works a bit like training an AI, where it always says, I learn from success. And you're always comparing, okay, I expect a thermal there, I catch the thermal there, then I know, okay, next time I might fly over a similar spot again and you say, I expect a thermal. No, then I didn't find it there. Then that might be weighted somewhat differently in your head strategically and you say, next time I'll think about the model a bit differently and fly over a different spot instead.

[00:36:41] **Philipp Aeschbach:** Yeah, well, I think that's generally how humans learn. There are different strategies for learning things, but if you have something where you get direct feedback, that's obviously very helpful for learning because then you can always—well, that actually happens automatically, but yeah, it's obviously good if you've already made a forecast while flying, instead of just flying around and basically letting yourself be surprised. Then you'll automatically build a model, in your subconscious, I'll say for now. But it's maybe not as efficient as when you deliberately make forecasts, so to speak, in the short term. I fly over there, and then it has three meters of lift, and then you fly over, and then you get the feedback, and then you can basically update your own model.

[00:37:28] In a certain way, that's how it works.

[00:37:32] **Lucian Haas:** With all these flights, with all the flight hours you're racking up, have you ever gotten bored while up in the air?

[00:37:42] No, not really, because it's just,

[00:37:44] **Philipp Aeschbach:** So sometimes, of course, you can just relax and enjoy the view, but that's not boring either. And if you're not relaxing and enjoying it, then you're actually thinking—basically, what do I do next, why am I doing that, or how do I estimate... for me, a lot of time in the air is simply assessing the conditions. Like, how do I think the state of the atmosphere is? And I can do that all the time; it's never boring.

[00:38:11] **Lucian Haas:** Are you a visual person? I mean, I imagine chess players looking at a board, glancing at it once, seeing a position, taking it in as a whole, and then having a relatively quick impression of what the position is like, where the strengths or weaknesses are. So, someone who is a very experienced chess player. And I could also imagine that a very experienced pilot sees a position that exists somewhere—the situation in the flight region where you currently are—you see a few clouds and some other stuff, and you can actually recognize the strength or weakness of a situation relatively quickly. Would you see it similarly?

[00:38:50] **Philipp Aeschbach:** Yes, I think so. In any case. But visually, yeah, I'm probably more of a visual person. But of course, in paragliding, we take it all in with our eyes, so we probably take in most of the information visually, but also a lot of other information that we feel through the wing and how the thermals feel and so on. But what's certain is that a good cross-country pilot grasps the situation much faster, or simply faster, but also more accurately. A beginner doesn't really understand what's going on in the atmosphere. And an experienced cross-country pilot has a much better idea. That's, I think, inevitably the case.

[00:39:36] **Lucian Haas:** Regarding these routes you fly, you say you do a lot of preparation before and after. Does preparation also mean you sit at the computer and plan out routes, setting a whole series of waypoints that you can then load onto your instrument? Or are you someone who just has these routes in your head and says, okay, I have these different triangles I've thought about before that I can recall, just like how I as a chess pro have 50 openings in my head and could actually play them down relatively blindly, at least the first few moves there. Is that something where you'd say it's similar when flying?

[00:40:18] **Philipp Aeschbach:** Yeah, so I don't load waypoints into the device yet. Normally, I mean, I've never done that, let's say, for normal cross-country flying. But I do play around sometimes with ideas for triangles and stuff like that. Especially if you really want to fly triangles, it becomes very important to think about where the turn points need to be, to make sure it actually works out in the end.

[00:40:45] I do do some preparation for that. But above all, it's a bit about thinking about which routes would be possible or could be possible. I do that. But many of my flights are actually pretty freestyle, let's say. So the triangle ideas are really only relevant for the hammer days, because only on those days can you actually fly a huge triangle. On normal flying days, you might fly through somewhere, but it won't work to fly a huge triangle, due to weather conditions or whatever. And then I usually just fly around with very loose flight plans.

[00:41:33] So I have an idea at the beginning of the flight, like maybe I'll fly through there or I could try that, but nothing exactly planned.

[00:41:44] **Lucian Haas:** On May 2nd of this year, 2025, you flew a one-way record from Fische, 365 kilometers deep into Austria. Was that flight planned, or was it also freestyle? Like, I just take off and you go, "Oh, it goes further, it goes further, oh, there's the next little cloud over there, ah, I have to get there too, oh, oops, now I'm already over the border into Austria, well, then I'll fly a bit further."

[00:42:08] **Philipp Aeschbach:** Yeah, so the flight was planned, but that's the beauty of it, I'd say. I find that's the nice thing about these one-way flights—you don't have to plan it all out so precisely. You just fly as far as you can. But I remember, on the way there, I was joking with the colleagues, "Yeah, Zell am See is the goal, right?" It almost made it. But yeah, of course, I've tried that a few times over the last few years—one-way with a tailwind towards Austria. There are different routes you can fly, but I don't plan them in detail; I decide which route I'd rather take while I'm in the air. But I know it, of course—I mean, I know it up to the Austrian border, the countries are relatively well-known, and then in Austria, I know a bit from some of the flights I've already done.

[00:42:57] But it's not planned that precisely. But I do notice that if you want to fly triangles, you can't just plan nothing at all, like just flying as far as you can, because then you have to think about where to turn so that it all works out in the end.

[00:43:12] **Lucian Haas:** Are triangle flights more interesting to you then, because they're perhaps significantly more strategic, or would you say no? I also like flying into the unknown, into the unknown, just heading out somewhere.

[00:43:27] **Philipp Aeschbach:** Yeah, well, I think triangle flights are more difficult in terms of flight planning and execution, but personally, I've always enjoyed one-way flights a lot because then you have new territory the whole day and it's a bit more of an adventure—you don't know where you'll end up, you don't know how far it goes. But triangle flights, of course, have the advantage that in the evening you land back around where you live, usually, or you just get back quickly. But in terms of planning and execution, triangles are definitely harder. That's why they also give you more points in XContest, for example.

[00:44:08] **Lucian Haas:** Was that record flight from Fischau to almost Zell am See your highlight of the year?

[00:44:15] **Philipp Aeschbach:** It was definitely a super nice flight, yeah, but a highlight? For me, all flights are nice, more or less all of them, but it was definitely one of the highlights, yeah, but I wouldn't say this flight stands out in my personal memory as much as other nice flights anymore.

[00:44:34] **Lucian Haas:** When you look back and think, "Ah, I remember that," are you actually thinking of entire flights that you have in your head and say, "That was a great flight," or is it always these individual flight moments where you say, "Wow, I made that great decision," or are they the low saves where you say, "Hey, I'm particularly proud of that because I somehow managed to fight my way up from just ten meters above the fir tree in the valley behind"?

[00:45:02] **Philipp Aeschbach:** Yeah, I think it's more the individual special moments that stick with you—so, like low saves, or good decisions, or really beautiful situations, or seeing some birds or other animals on the ground. That sticks with you more than the flights as a whole. Although, for certain routes, you can almost visualize the paths you've flown—the fast routes—almost like in time-lapse, simply because you've flown them a few times. Yeah, you can imagine how it might go on a great day. But I think the individual ones, they're actually individual memories,

[00:45:47] that tend to stick with you.

[00:45:49] **Lucian Haas:** Is there anything similar in chess? Like, do you remember specific games you played or special situations where you'd say, "Hey, I was in a bind, my opponent had me cornered, and I somehow managed to fight my way out with a great move."

[00:46:09] **Philipp Aeschbach:** Yeah, yeah, I think that exists. I mean, in chess, you can remember entire games, maybe, but certain critical moments always stick with you. Like, that was the key decision, or some kind of sacrifice that led to a winning attack, or a defensive game where you have to hold out for a long time and then you can launch a counterattack at the end. That kind of stuff stays in your memory, yeah.

[00:46:38] **Lucian Haas:** What was actually your longest chess game? Do you still remember?

[00:46:41] **Philipp Aeschbach:** In terms of time? It was probably about seven hours or something. Also seven? I remember, we were in Ticino with the team. We somehow, yeah, I think we started at half past twelve and then finished just before eight. That was the longest game, and then we still had to drive home from Ticino. That was a bit... But yeah, in chess, of course, you have the allotted thinking time, which sets the duration of the game, so it actually sets a maximum duration.

[00:47:15] **Lucian Haas:** In terms of exertion, if you were to say, seven hours of chess versus seven hours of flying, what would you say—which one leaves you more exhausted at the end?

[00:47:29] **Philipp Aeschbach:** Yeah, I think especially with paragliding, it's very dependent on the routine and the experience you have. So back then, let's say during my first seven-hour flight, I was definitely mega, mega exhausted at the end. But nowadays, a seven-hour flight in nice conditions, I land and everything is great, right? Because I just have more experience now and the whole thing doesn't take such a toll on me anymore. So yeah, of course, a very, very long flight, ten or eleven hours, is still exhausting, but it's not necessarily that exhausting anymore. So depending on the conditions, if it's very turbulent or something, then it gets a bit more exhausting again. But a nice flight day isn't really that exhausting for me anymore.

[00:48:15] But back then, it was more exhausting. Chess is always exhausting; it was exhausting from the start and it's still exhausting even as a good player. I'd say as a good player, it's actually still quite exhausting. Because

[00:48:29] **Lucian Haas:** you have to think even further ahead.

[00:48:32] **Philipp Aeschbach:** Yeah, because you can translate more of that concentration into action. I mean, you're actually forced to maintain full concentration to get the maximum out of it. But with paragliding, you don't necessarily have to do that all the time. I mean, you have to be focused and make good decisions, but there are many situations where you can actually fly on autopilot for a bit. And that's relatively relaxed.

[00:48:57] **Lucian Haas:** Now, when it comes to paragliding, there's always the recommendation that if you really want to fly for a long time, you should also take good care of your nutrition in between, drink regularly,

[00:49:08] make sure you give your brain some fuel or something like that. Do you do that as a chess player too? Like, where you said every half hour,

[00:49:18] I don't know, I need a power gel to get some sugar to my brain or whatever. It burns through so much when I'm thinking about something strategically.

[00:49:26] **Philipp Aeschbach:** Yeah, well first of all, of course you always have to drink. I do that when flying and when playing chess too. I think that's the most important thing, because if you get dehydrated, your concentration quickly goes downhill.

[00:49:40] And food, yeah, I also like to eat something while flying. And when playing chess, I'll actually have a banana or maybe some kind of bar in between. It helps. I do that. It's actually normal. For longer games or longer flights.

[00:49:59] **Lucian Haas:** Did you play chess competitively in the past or just play it? How far along are you with competition paragliding? Does that appeal to you too?

[00:50:11] **Philipp Aeschbach:** Yes, it does appeal to me a bit. So far, I have relatively little experience. I've done a few tasks here in Switzerland this year. And actually, for next year, I want to aim to participate a few more times. It's quite exciting. But it's a different challenge than cross-country flying because you're out with a group and you need a bit of getting used to flying in a pack. But otherwise, it's really exciting.

[00:50:42] **Lucian Haas:** Were you successful in your first attempts?

[00:50:45] **Philipp Aeschbach:** this year? Yeah, it was actually quite okay. I mean, I didn't win, but that wasn't the goal either. First of all, finding out how the whole thing works with the tasks and so on. So with my first task, or was it the second, I ended up failing the task at the very end. Right at the very end, I... But yeah, you have to practice that too. That's a specific skill for competition flying. I think you can learn that relatively quickly once you've done it a few times. What always held me back from competition flying in the past was actually more that I wanted to fly all day. And not just for the three, four, or five hours, or however long the task lasts.

[00:51:29] Was too little for you. The

[00:51:31] **Lucian Haas:** The craving for flying wasn't satisfied yet. After three hours of task flying, you're already on the ground and have to drink the landing beer or whatever. We were just talking about competition, so this competitive character of chess and what that is like in flying. If you're flying real paraglider competitions now, then you have the other pilots who basically represent your opponents. At the same time, that's maybe a bit different from playing chess. When playing chess, you have a clear opponent who is always playing against you.

[00:52:09] In competition flying, it's always such a mix; you do fly against each other, but you also fly together a lot.

[00:52:16] Did you see the others as opponents in competition flying? Or did you say it's a nice shared flight and someone just ends up in front at the end?

[00:52:26] **Philipp Aeschbach:** It's not an opponent like in chess, working against you, but it's about who is faster. But yeah, I did notice, in terms of mindset, that you slide into this competitive mode where you're really trying to win or push as fast as possible, and you let yourself get distracted by the others. Sure, the others are a help because they show you where it climbs and where it doesn't. But they're also a distraction for your own psychological state.

[00:53:05] **Lucian Haas:** They always say that with competition flying, you learn to fly fast. How good were you at fast flying beforehand? Or did you notice, I really have some catching up to do, I still have some learning to do, the others are really putting the pedal to the metal here. I would never do that with my cross-country flying. And that in the end, you might also learn something from competition flying where you say, I might benefit from that too, if I'm really out in the air for ten hours myself, I might manage two kilometers more in average speed.

[00:53:35] **Philipp Aeschbach:** Yeah, well, that's actually one of the reasons why it appeals to me to fly in competitions, because you really have to maximize the maximum, so the average speed, as in, it's inevitably the goal. So I don't think that's the only way to learn to fly fast, because in cross-country flying you also try to maximize the average speed. So clearly, you try to maximize the flight distance first and then maximize the average speed. And you do it just for yourself, without the others. Maybe because of that, you're a bit less efficient or not quite at the maximum. And of course, you have to link that with the fact that you're doing it all day

[00:54:22] I'd say, you have to be able to endure. Then maybe you can't run as fast as a sprinter, like a marathon runner. But basically, the idea is the same in cross-country flying. Flying fast in cross-country works exactly the same as flying fast in competition. You just have to optimize the thermals, so always catch good thermals and climb efficiently. And then, depending on the conditions, give it the right amount of gas, I'd say.

[00:54:53] **Lucian Haas:** From this year, where you've flown so much now—I mean, you flew an enormous amount in all the years before, but this year almost 590 hours. What would you say you've learned that was outstanding this year?

[00:55:10] **Philipp Aeschbach:** I do think I'm still getting significantly better. In the last four years, where I've been flying a lot, just in terms of the general understanding of the weather. That's actually the core of it. And it's not something where you can pinpoint a clear milestone, but rather you just get a better feel or a more accurate idea of how it works. And where it rises and what, yeah. I think that just gets better with more flight hours.

[00:55:47] I can already notice that there's a certain leveling off. So the learning curve, so to speak, flattens out, but that's normal. But I think, especially regarding the understanding of the weather, there's still a lot to learn.

[00:56:02] **Lucian Haas:** If I understood you correctly, you used to play significantly more chess than you do today? Yes. Is it also the case that you lost some of your interest in chess at some point? Or is it simply that paragliding came back into the picture and you just didn't have any more time for chess?

[00:56:20] **Philipp Aeschbach:** Paragliding was probably the main factor. But I also had, yeah, I had a phase where I wasn't as motivated by chess anymore. So not quite as much as maybe before. But I think it's actually normal for it to be a bit of a wave, so to speak. Like, phases where you're more motivated and phases where you're not as motivated again. Especially with chess, as it is now, you can really stick with it 365 days a year. With paragliding, you have that automatic built-in off-season every winter where you don't fly as much. And then suddenly you have the desire again in the spring.

[00:56:58] **Lucian Haas:** Looking at you, there doesn't seem to be much of an off-season involved. Could you imagine a moment coming where you say, "Right now, I'm done with paragliding"?

[00:57:10] ...tired of it? Or at least to the point where you say, it doesn't have to be 500 hours a year anymore, but maybe 150 would be enough for me?

[00:57:20] **Philipp Aeschbach:** Yeah, I can't really imagine that. But it's also possible that it won't happen that way.

[00:57:27] Well, for now, I've never felt like I don't want to fly as much anymore. I mean, I always want to keep flying, but you never know—after 10 years, 20 years, maybe at some point it'll be enough.

[00:57:42] **Lucian Haas:** If you were to look at Switzerland right now, what do you think would be possible in terms of actual flight time if you only flew there, with the typical weather patterns of the year? Have you already sort of hit the upper limit, or would you say that if you're really determined, you could still manage to hit 1,000 hours?

[00:58:02] **Philipp Aeschbach:** I think 1,000 hours would probably be possible, but you'd really have to do the longest flight almost every single day. I think you could actually add that up on XContest, taking the longest flight duration from every day of the season, and then see what the total is at the end. That would be an exciting project. But I do think 1,000 is doable. You'd really have to be in the right place, though—for example, you'd have to be in Ticino a lot, because in the Southern Alps you sometimes get good flying weather when it's bad in the Northern Alps, or something like that. Yeah, if you really had 365 days of time, but

[00:58:47] I think I'm relatively at the maximum of what I can get out of it with a reasonable amount of effort

[00:58:55] can get out of it, I'd say.

[00:58:57] **Lucian Haas:** Reasonable effort is good; many would probably say the boy is already unreasonable if he flies so much and organizes so much after it. Philipp, a few last questions at the end. Which chess piece is your favorite?

[00:59:13] **Philipp Aeschbach:** Probably the knight. The knight is a fun piece. Why? I don't know, it's

[00:59:20] simply the most unique piece, because he's the only one who can jump, so he can go over other pieces, and he has such a specific pattern to how he moves. That makes the whole thing a bit more exciting geometrically, or there are just more patterns that exist because of the knight—patterns that only exist because of the knight—that's a nice thing. Do you

[00:59:47] **Lucian Haas:** do you have a favorite move in the air?

[00:59:52] **Philipp Aeschbach:** So do you mean in terms of Akro, or just in general?

[00:59:56] **Lucian Haas:** No, that can also be the case, in some ways when flying, where you say certain things, like how you approach things, or if you see a landscape like a chessboard, or how you move around there, where you say, I find that particularly elegant, or it always appeals to me to fly around the corner there. The knight jumps then too, makes these weird figures, where you say, I fly, instead of going directly over, I always do the arc, or whatever. That's my special move, you can tell by it, there's Philipp in the air again.

[01:00:29] **Philipp Aeschbach:** I don't know if there's a special move, but what I think is very elegant about flying is when you can fly straight for a long time and take advantage of the lift, flying through the right spot at the right distance from the terrain; then you don't have to turn as often, or often—well, of course, it depends on the day—but it's very elegant when you can efficiently take advantage of the lift over long distances without actually having to turn. I find that very elegant. But it is, yeah, weather-dependent. Standardly, you always have to turn into thermals and then just keep flying.

[01:01:04] **Lucian Haas:** That means, technically speaking, you're more of a runner or a queen.

[01:01:12] **Philipp Aeschbach:** Yes, okay, bishop. Everything straight ahead. Rook, the rook goes straight ahead.

[01:01:19] **Lucian Haas:** Yes, but the runner can go diagonally, which might actually look nicer than going straight. The queen can do anything; she can go straight and diagonally, and across the board. Philipp, thank you for your great stories here about aviation and chess. Maybe some people will think a bit differently about strategy now, thinking about how they'll plan their next flights and what that might have to do with chess. I'm curious to see how many flight hours you can rack up next year and if maybe, at least next year, that hundred in December will finally fall. I'm curious about that too. But it'll happen eventually. Anyway, have fun with it and may you not lose that great passion for flying so quickly.

[01:02:03] **Philipp Aeschbach:** Thanks. If

[01:02:07] **Lucian Haas:** if you enjoyed this episode of Podz-Glitz, then leave a comment on Lu-Glitz or a 5-star rating on the podcast platform you're using. And if you want to hear even more inspiring stories from the world of paragliding, then subscribe to Podz-Glitz on your podcast app of choice so you don't miss an episode. Also, please consider becoming a supporter of my work. On the paragliding blog www.Lu-Glitz.blogspot.com, you'll find all the necessary info and links under the "Support" section on how you can continue to provide a foundation for this project with a voluntary financial contribution, large or small. I want to thank all my supporters. Start early, land late, fly far, but stay safe.

[01:02:54] See you soon. Your Lucian.

Français

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

Show notes

Philipp Aeschbach passait autrefois des heures devant un échiquier. Aujourd'hui, il accumule des heures de vol comme peu d'autres.

Quel est le rapport entre les échecs et le vol en parapente ? À première vue, pas grand-chose. D'un côté, un jeu de plateau stratégique avec des règles fixes, de l'autre, le mouvement libre au milieu du chaos de la nature. Mais en regardant de plus près, on peut pourtant découvrir plusieurs parallèles. Surtout si l'on interroge quelqu'un qui s'y connaît bien dans les deux domaines.

Laissez-moi vous présenter : Philipp Aeschbach. Le Suisse de 33 ans a pratiqué les échecs en tournoi pendant des années. Puis il a découvert le parapente et s'est passionné pour ce loisir. Aujourd'hui, il passe plus d'heures dans les airs qu'au plateau d'échecs. Même énormément d'heures ! Presque 600 en 2025, et pas beaucoup moins les années précédentes.

Dans cet épisode de Podz-Glitz, Philipp Aeschbach raconte ses deux grandes passions. Il s'agit également de savoir dans quelle mesure les échecs l'ont aidé à maîtriser le XC-Fliegen avec autant de succès.

En 2025 par exemple, il a effectué au moins une centaine en Suisse dans onze des douze mois. Cela signifie : même au plus profond de l'hiver.

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 : Chess Pieces | Artiste : Silent Partner

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=mxqfSdp2Isc>

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/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
- Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
- Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
- Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree : <https://linktr.ee/luglitz>

LIENS vers Philipp Aeschbach

- Les vols de Philipps dans XContest : <https://www.xcontest.org/world/en/pilots/detail:PhilippAeschbach>

Transcript

[00:00:03] **Philipp Aeschbach:** À première vue, ils n'ont évidemment rien en commun, mais quand on les compare au vol de cross-country, il y a quand même certains aspects que j'ai pratiquement repris de ma pratique des échecs. Évidemment, il est certain qu'aux échecs, on anticipe toujours, on pense à l'avance et on compare différentes options pour ensuite essayer de choisir la meilleure. Et en cross-country, il faut aussi, je pense que c'est utile, planifier un peu plus loin que là où on se trouve actuellement. On se demande peut-être : est-ce que je passe par là ou par là ? Et on peut alors réfléchir à quelle option est la meilleure et choisir la plus adaptée.

[00:00:51] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz. Des récits venus du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Philipp Aeschbach. Et je suis Lucian Haas. Quel est le rapport entre les échecs et le parapente de cross-country ? À première vue, pas grand-chose. D'un côté, un jeu de société stratégique avec des règles fixes. De l'autre, le mouvement libre au milieu du chaos de la nature. Mais si on regarde de plus près, on peut découvrir plusieurs parallèles. Surtout quand on interroge quelqu'un qui s'y connaît bien dans les deux domaines. Puis-je vous présenter ? Philipp Aeschbach. Le Suisse de 33 ans a joué aux échecs en tournoi pendant des années.

[00:01:36] Ensuite, il a découvert le parapente et s'est passionné pour ce loisir. Aujourd'hui, il passe plus d'heures en l'air qu'au plateau d'échecs. Même énormément d'heures. Presque 600 en 2025, et pas beaucoup moins les années précédentes. Dans cet épisode de Podz-Glidz, Philipp Aeschbach nous parle de ses deux grandes passions. Il explique aussi dans quelle mesure les échecs l'ont aidé à maîtriser le vol XC avec autant de succès. En 2025, par exemple, il a réalisé au moins une centaine en Suisse durant 11 des 12 mois. Cela signifie même au plus profond de l'hiver.

[00:02:17] D'ailleurs, je ne peux vous présenter des discussions aussi particulières que celle-ci dans Podz-Glidz 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 infos nécessaires à ce sujet sur le blog de parapente Lu-Glidz, précisément sur la page Soutenir.

[00:02:35] Philipp, est-ce que tu as déjà fait un 100 kilomètres en Suisse en décembre ?

[00:02:42] **Philipp Aeschbach:** Malheureusement, pas encore. Mais j'ai essayé un peu ce mois-ci, mais ça n'a pas suffi. C'était quoi ton prochain vol ? Enfin, jusqu'où tu as réussi à aller en décembre ? Oui, selon la façon dont on compte, un peu plus de 60 kilomètres. Enfin, si on compte ça comme un triangle ou comme une distance libre avec des points de retour, ça donne un nombre de kilomètres un peu différent. Environ 60 ? Mais ce n'est même pas le record. Le record est déjà de plus de 70 en Suisse, je crois. Par Stefanie Westerhuis.

[00:03:14] **Lucian Haas:** Est-ce que tu penses qu'il est possible de faire un centimètre en décembre en Suisse ?

[00:03:20] **Philipp Aeschbach:** Oui, enfin avant, je n'étais pas si sûr. Mais maintenant, je suis en fait assez certain que c'est possible. Dans le Valais, donc à Fiesch ou peut-être aussi dans le Tessin quelque part dans les Alpes du Sud. Mais il faut évidemment que ce soit le jour parfait.

[00:03:35] **Lucian Haas:** Je veux dire, le temps de vol dont on dispose est relativement court en décembre. Et avec ça, le temps thermique ou quelque chose comme ça. Selon ton expérience, quand est-ce qu'on peut carrément décoller en décembre pour pouvoir dire que je pourrais avoir une connexion qui me permettrait de faire un vol de distance au final ?

[00:03:52] **Philipp Aeschbach:** Oui, alors je pense qu'un temps de vol de plus de 4 heures est tout à fait possible. 4,5 ou 5, ça va probablement être très juste, il faudrait que tout soit parfait. Mais par exemple à Fiesch, les bons jours, on peut probablement décoller avant 11h. J'ai d'ailleurs décollé avant 11h l'autre jour. L'autre jour, je ne sais pas, vers le 19 décembre. Et ça a bien fonctionné. Oui, en règle générale, on peut décoller entre 11h et 11h30. Et ensuite, on finit généralement par avoir la thermique vers 15h. Mais on a déjà en fait 4 heures, voire un peu plus. Il faudrait donc voler à une moyenne d'environ 25 km/h. Ce qui n'est souvent pas possible en décembre parce que la thermique est simplement faible et lourde.

[00:04:39] Mais il y a aussi des jours où, si le gradient est très bon dès le début, on peut en fait voler assez vite. Et là, je pense que c'est possible.

[00:04:50] **Lucian Haas:** Eh bien, en décembre, le soleil est beaucoup, beaucoup plus bas qu'en mai, par exemple. Du coup, ce sont peut-être d'autres zones qui sont thermiquement actives. Quand tu choisis tes routes en décembre, est-ce que tu voles vraiment un peu différemment ?

[00:05:05] **Philipp Aeschbach:** Oui, alors en hiver et même au printemps, il y a toujours beaucoup de neige. Surtout en altitude. Mais les forêts, en fait, elles doivent être sans neige. Sinon, ça ne marche pas du tout. Ça veut dire qu'il faut, pour que ce soit possible en hiver, qu'il y ait bien sûr les conditions de neige nécessaires. Mais les forêts, donc dans les basses altitudes, sont sans neige et génèrent une bonne thermique. Mais aussi au printemps et en été. Donc je pense qu'en général, les forêts sont probablement la meilleure source de thermique dans les Alpes, en règle générale. Et oui, bien sûr, on vole, on vole plutôt la ligne de printemps et pas la ligne d'été. Parce qu'en été, il n'y a plus de neige en haut.

[00:05:50] Et là, on peut aller vers les grandes montagnes. Bien sûr, ça ne passe pas s'il y a beaucoup de neige.

[00:05:56] **Lucian Haas:** Si on regarde sur XContest, on voit que tu as fait un 100 chaque mois en 2025, enfin maintenant sauf en décembre, tu en as fait un chaque mois. Est-ce que c'était un objectif explicite pour toi ?

[00:06:10] **Philipp Aeschbach:** Non, ce n'était pas un objectif. C'est arrivé tout seul. En janvier, oui, c'était déjà sympa. C'était une belle journée dans le Valais. Ça a suffi pour le premier centaine, déjà au début de l'année. Et puis en février aussi. Mais en février, en général, ça passe toujours. Et après, c'était juste la saison normale. D'habitude, je fais toujours des centaines ou plus. Et puis il y a eu octobre et novembre, où je ne fais pas forcément 100 d'habitude. Mais cet octobre, il y a eu plusieurs belles journées de vol, de très belles journées.

[00:06:42] Et puis arrive octobre, novembre, où je ne fais pas forcément 100 d'habitude. Et puis il y a encore novembre. En novembre, normalement, c'est déjà la fin de la saison, on arrive à peine à faire 100 ou alors c'est très rare. Mais j'ai même réussi deux "centaines" cette année. Lors d'un très beau week-end. Et puis, quand on a regardé, on a vu qu'en fait, j'ai fait une "centaine" chaque mois en Suisse. Ça aurait peut-être pu être encore quelque chose en décembre. Oui, et j'ai même essayé en décembre, mais ça n'a pas suffi cette année. Comment

[00:07:14] **Lucian Haas:** Combien de vols de plus de 100 kilomètres as-tu fait au total cette année ?

[00:07:20] **Philipp Aeschbach:** Oui, plus de 50. Enfin, je pense aussi que ça dépend de la façon dont on compte, si on prend un triangle de 98, sur trois points de virage, ça fait peut-être plus de 100. Mais dans le World League XContest, il y a ceux qui sont comptabilisés. Là, je crois qu'il y en a genre 54 ou quelque chose comme ça pour la saison 25.

[00:07:40] **Lucian Haas:** Il y a un Américain, Ariel Slatkowski. Il y a un Américain, Ariel Slatkowski. Il a réussi plus de 100 "Hunderter" lors de la dernière saison XContest, donc XContest 2025. Mais il ne les a pas volés seulement en Suisse, mais partout dans le monde. Est-ce que ce serait aussi un projet qui te plairait ?

[00:07:59] **Philipp Aeschbach:** Alors, pas forcément pour se forcer à le faire.

[00:08:05] On fait naturellement beaucoup plus de centaines quand on voyage en hiver aux bons endroits. Il en a fait beaucoup dans l'Himalaya, donc des Birre en Inde, et ensuite en Colombie. Et il était aussi dans les Alpes. Mais pour moi, ce serait plutôt intéressant de voir combien on peut en faire en Suisse. Ce serait plus à mon goût.

[00:08:27] **Lucian Haas:** C'est ton projet pour 2026 ?

[00:08:31] **Philipp Aeschbach:** Pas spécifiquement. Je vole déjà beaucoup et j'ai envie de voler, ça me fait plaisir. Et puis les centaines, ça vient de façon assez automatique.

[00:08:42] **Lucian Haas:** Tu dis que tu voles beaucoup. Je veux dire, même quand on regarde à nouveau le XContest et qu'on voit combien de vols, mais surtout combien d'heures de vol il y a au total, tu en as un nombre impressionnant quand on additionne tout ça. Tu en es à combien pour l'année dernière, ou pas l'année dernière, pour 2025 maintenant ?

[00:09:01] **Philipp Aeschbach:** Oui, ce ne sont pas encore tout à fait 600, genre 589 ou quelque chose comme ça.

[00:09:08] 589 ? Oui. Ça

[00:09:09] **Lucian Haas:** ça veut dire que sur l'année, sur 365 jours, tu arrives à une moyenne d'environ 1,6 heure de vol. Ça doit faire combien environ ? Enfin, par jour ?

[00:09:20] **Philipp Aeschbach:** Oui, je ne vole pas bien sûr pas tous les jours. Ces dernières années, je vole entre 120 et 150 jours par an. Et puis, par jour de vol, c'est peut-être trois à quatre heures en moyenne, genre. En incluant les vols d'hiver qui sont plus courts. Et bien sûr en été, donc la majeure partie du temps de vol provient des mois d'été. Ou enfin du printemps, simplement de la haute saison. Donc quand on peut voler huit, neuf ou dix heures en une journée, ça s'accumule vite.

[00:09:52] **Lucian Haas:** Comment fait-on pour aller voler autant ? Je veux dire, quand on regarde bien, il y a des pros du parapente. Je crois que j'ai entendu Chrigel Maurer dire ça l'autre jour dans un autre podcast, qu'il avait atteint environ 300 heures cette année. Là, tu as pratiquement le double. Comment on fait pour arriver à ça ?

[00:10:09] **Philipp Aeschbach:** Oui, alors bien sûr, il faut savoir établir des priorités, je dirais. Surtout. Il faut aussi avoir beaucoup de temps libre pour pouvoir aller voler plus de 100 jours par an. C'est déjà beaucoup. Il faut simplement prioriser ça. Et ensuite, ce que je fais évidemment pour accumuler beaucoup d'heures de vol, c'est que les jours où je vais voler, j'essaie de faire des parcours le plus longtemps possible. Et je voyage vers l'endroit où je pense que je peux le mieux voler. Alors maintenant, quelqu'un qui habite déjà quelque part où il peut, je veux dire, voler directement, il va peut-être juste voler localement. Et puis certains jours, ce n'est pas si génial. Et on ne vole que peu de temps ou pas du tout. Et moi, j'essaie de tirer le maximum de mes jours de vol.

[00:11:00] **Lucian Haas:** Mais maintenant, tu n'es pas un pro du parapente toi-même. Tu as un autre boulot.

[00:11:05] **Philipp Aeschbach:** Oui. Je suis maintenant employé à 50 % avec des horaires de travail relativement flexibles. Et avant, j'ai même travaillé pendant un an. Et pendant cette période, je n'ai fait que du parapente. Enfin, quand j'ai commencé à faire du parapente. Mais oui, ce n'est pas pour autant que je gagne de l'argent avec le parapente, oui.

[00:11:28] Quand as-tu commencé le parapente ? Oui, c'était en 2020. Après le Corona, donc en fait seulement à l'automne, j'ai commencé le parapente, oui.

[00:11:39] **Lucian Haas:** Aussi à cause du Corona ? Parce que tu, tu as cherché quelque chose pour sortir du bureau d'une manière ou d'une autre ?

[00:11:44] **Philipp Aeschbach:** sortir du du bureau ou quoi que ce soit ? Oui. Probablement pas, enfin pas directement à cause du Corona. Mais ce qui s'est passé en fait, c'est que c'était la première vague de Corona avec le télétravail et tout était fermé. Et puis, en été 2020, on a pu ressortir un peu. Et c'est là que j'ai fait la connaissance du kitesurf. C'est la première fois que j'avais un petit kite d'entraînement entre les mains. Ça m'a vraiment plu. Alors, je ne savais rien d'autre sur le parapente. Et là, j'ai eu l'impression : maintenant, j'apprends le kitesurf. On peut aussi le faire en Suisse sur les lacs. Surtout en été, j'ai même fait un cours en août. Ou oui, je crois que c'était en août, en brise de vallée. Mais je n'y suis pas vraiment arrivé.

[00:12:30] Et puis l'automne est arrivé et, de toute façon, le kitesurf en Suisse devient plus difficile, surtout quand on est débutant. Et puis, d'une manière ou d'une autre, je suis tombé sur le parapente, sur le parapente via ça. Et ensuite, je me suis inscrit à un cours d'initiation.

[00:12:46] **Lucian Haas:** Et puis, le virus t'a eu. Enfin, pas le coronavirus, mais apparemment le virus du parapente.

[00:12:53] **Philipp Aeschbach:** Oui, on peut dire ça, oui. Enfin, pas vraiment au début. En fait, c'est seulement quand je me suis mis au parapente, enfin, sur la pente d'entraînement un peu. Quelques fois, je montais et je descendais et tout ça. C'était cool. Et aussi les premiers vols en altitude, c'était super aussi. Je ne me rappelle plus exactement de la chronologie, mais à un moment donné, j'ai découvert x Contests. Dans la sélection. Dans la sélection, bien sûr. Et là, je me suis regardé ça et je me suis dit : wow, on peut voler si loin. Comment est-ce possible ? Et depuis, ça ne me lâche plus.

[00:13:27] **Lucian Haas:** Et c'était, donc tu as dit que tu as commencé avec ce cours de parapente en automne. Puis est arrivé probablement l'hiver. Est-ce que c'était l'hiver où tu es resté un hiver entier devant XContests à regarder tous les vols qui y sont répertoriés, où on peut voler partout et tout ça ?

[00:13:44] **Philipp Aeschbach:** Oui, en partie, c'est sûr. Oui, en partie, c'est sûr. Évidemment, on fait déjà des vols d'entraînement en Suisse en hiver. Il n'y a pas de thermique, mais on peut bien monter et descendre. Pour s'entraîner, c'est en fait plutôt bien. Donc oui, j'ai déjà pratiqué en hiver. Mais oui, j'étais déjà beaucoup à la maison et j'ai un peu regardé sur XContest. Mais bon, à ce moment-là, je ne pouvais pas encore vraiment comprendre, bien sûr, parce que je n'avais aucun point de repère. Donc j'ai aussi beaucoup lu d'autres trucs sur le matériel de parapente. Oui. Oui. J'ai lu les trucs standards qu'on apprend pendant la formation. La météorologie standard, le droit aérien et tout ce qu'il faut savoir.

[00:14:31] **Lucian Haas:** Mais quand tu as eu ton brevet, d'après ce que je vois, tu as démarré très vite, du moins en termes d'heures. Je crois que si je regarde 2022, à l'époque tu volais encore avec une aile B, et tu es déjà arrivé à 450 heures de vol.

[00:14:47] **Philipp Aeschbach:** Oui. En fait, cette année-là, je n'ai pas travaillé du tout. C'est pour ça que j'avais un peu plus de temps. J'avais en fait plus de temps pour voler que cette année, mais j'ai fait moins d'heures de vol. On voit bien que je n'étais pas encore aussi bon qu'aujourd'hui. Mais en fait, ça a commencé assez vite. Juste après le brevet, j'ai toujours mis l'accent sur le vol de cross-country. Mais maintenant, la première année en 21, j'ai passé le brevet en 21, je n'étais pas encore un cross-countryman excessif. J'étais même encore avec l'aile d'école. Mais j'ai fait mes premières expériences. Et puis, c'était aussi pour des raisons personnelles. Je me suis déménagé de Zurich à Ostermundigen chez ma copine et j'ai aussi démissionné de mon boulot à ce moment-là.

[00:15:34] et j'ai fait une année sabbatique pour le parapente. En 2022, j'ai eu énormément de temps. Et c'est déjà l'année où j'ai beaucoup appris, parce que j'ai pu beaucoup voler. Oui.

[00:15:45] **Lucian Haas:** Tu as emménagé chez ta copine, mais tu es quand même allé voler beaucoup. Qu'est-ce qu'elle a dit ? Elle est pourtant très...

[00:15:53] **Philipp Aeschbach:** compréhensive. Est-ce qu'elle pratique aussi ? Non, non. Mais on s'est rencontrés juste avant que je commence le parapente. J'en étais déjà là à l'époque, c'était après le kitesurf, mais avant le parapente en 2020, aussi après la première vague de Corona. Et je me souviens, je lui avais déjà dit avec le kitesurf, je crois que ça va changer ma vie.

[00:16:21] Elle l'a juste remarqué dès le début et a toujours été très ouverte à ça.

[00:16:28] **Lucian Haas:** Si quelqu'un venait vers toi et te disait : « Philipp, tu es accro au vol », est-ce que tu accepterais ce diagnostic ou est-ce que tu dirais : « Non, ce n'est pas vrai » ?

[00:16:40] **Philipp Aeschbach:** Oui, définitivement. Avant, c'était encore pire qu'aujourd'hui, mais en fait, je suis toujours accro. Mais j'essaie, en fait, l'objectif n'est pas d'être accro.

[00:16:51] **Lucian Haas:** L'addiction, c'est aussi beaucoup une question d'envie irrépressible. Si on ne l'a pas, on finit par trembler ou je ne sais quoi. L'âme brûle pour cette chose. Comment ça se manifeste chez toi quand tu ne peux pas aller voler ?

[00:17:05] **Philipp Aeschbach:** Oui, exactement. Ça a toujours été le cas, surtout avant, c'était parfois critique. Enfin, je veux dire, c'était juste une mauvaise humeur ou quelque chose comme ça. Quand je sais que c'est le cas, que c'est une bonne journée pour voler mais que je ne peux pas pour une raison ou une autre, alors j'étais plutôt de mauvaise humeur. Je pense qu'aujourd'hui, j'espère que je ne suis plus aussi accro qu'avant, je le supporte mieux, disons. Parce que je sais qu'il y aura d'autres bonnes journées de vol où je pourrai y aller. Mais surtout durant les premières années, j'ai toujours eu ce désir de voler quand c'était possible. Et quand je savais que je ne pouvais pas, pour une raison ou une autre, j'étais parfois déjà un peu de mauvaise humeur.

[00:17:50] Qu'est-ce qui te pousse autant à prendre les airs ?

[00:17:55] Oui, c'est juste une fascination incroyable. Alors, mettre ça vraiment en mots maintenant, c'est difficile. Mais oui, c'est juste un sentiment incroyable et une activité très passionnante, le vol. Ça fait vraiment plaisir et il y a une certaine addiction là-dedans.

[00:18:15] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est le cas que quand tu as volé pendant une journée et que tu atterris, que tu as d'abord satisfait ton addiction, en quelque sorte ? Ou est-ce que tu atterris et que tu te dis déjà, peut-être si tu as atterri un peu plus tôt, comment je pourrais remonter tout de suite en haut de la montagne pour être à nouveau en l'air immédiatement ?

[00:18:34] **Philipp Aeschbach:** Oui, alors quand j'ai fait du vol libre toute la journée et que j'ai atterri, je suis content et je me dis que c'est déjà bien comme ça. Mais si bien sûr le beau temps revient vite, je veux recommencer à voler. Mais oui, quand on vole une bonne journée, c'est déjà super. Si on doit atterrir tôt lors d'une bonne journée de vol, on a toujours ce petit sentiment,

[00:18:51] ... je pourrais encore continuer à voler, genre. Je connais bien cette sensation, bien sûr. Et oui, si c'est possible, je le fais parfois, je remonte encore une fois. Donc si je décolle tôt, que je me retrouve coincé quelque part et que je dois atterrir, et qu'il y a une bonne possibilité de rejoindre un décollage convenable, alors je remonte encore une fois. Et ça, en Suisse, c'est encore possible à beaucoup d'endroits.

[00:19:15] **Lucian Haas:** Si on regarde ça sous l'angle de l'addiction, est-ce que tu es un maximisateur de temps de vol ? On pourrait le supposer vu la masse d'heures de vol que tu accumules. Ou est-ce que tu es aussi un maximisateur de distance ? Enfin, qu'est-ce qui est le plus important pour toi aujourd'hui ? Être longtemps dans les airs ou, au bout du compte, le chiffre final qui en ressort ? Bien que souvent, quand on est longtemps dans les airs, le chiffre en kilomètres soit aussi important si on fait de la distance. Mais qu'est-ce qui est si important ? Qu'est-ce qui t'attire le plus ou qu'est-ce qui te donne le plus de satisfaction à la fin ? De pouvoir dire : j'ai atteint le plus grand chiffre en distance, ou j'ai été une heure de plus dans les airs, ou quelque chose comme ça ?

[00:19:55] **Philipp Aeschbach:** Oui, donc les deux en principe. Avant, j'étais certainement plus concentré sur le fait de voler le plus longtemps possible, donc d'accumuler beaucoup d'heures de vol. Maintenant, je cherche plutôt à voler efficacement, c'est-à-dire à aller vite et loin. Dans ce sens-là. Mais comme tu l'as dit, si on ne vole pas toute la journée, on n'ira pas le plus loin possible. Donc, si on veut maximiser la distance, il faut d'abord voler vite, mais aussi voler longtemps, sinon on n'aura jamais exploité le maximum. Mais ça m'a toujours attiré, enfin, j'essaie toujours de maximiser, dans le sens de l'efficacité et de ce qui est possible en une journée, et d'en être le plus proche possible.

[00:20:45] C'est en fait l'objectif.

[00:20:47] **Lucian Haas:** À ton avis, quel est le maximum réalisable en Suisse en termes de distance avec le matériel actuel ?

[00:20:55] **Philipp Aeschbach:** Oui, plus de 400 bien sûr. Enfin, Benni Kälin a déjà fait 400 kilomètres à deux reprises. Oui, je pense qu'il faut des journées superbes, mais alors on pourrait, enfin, le triangle plat de 400 kilomètres dans le Valais est certainement possible. Là, le record est déjà de 369. Et ils sont revenus trop tôt. Donc ça veut dire que, sur une journée absolument parfaite, 400 est probablement possible. Pour un triangle FAI, je pense que 400 est à peine possible. Mais oui, là aussi, le record est toujours de 343. Mais il y en a sûrement encore plus. Enfin, en Suisse, en France, ils volent déjà plus de 350.

[00:21:39] Alors, un peu plus que ce qui a déjà été fait, c'est certainement encore possible.

[00:21:45] **Lucian Haas:** Quand on t'écoute, on voit que tu as pas mal de chiffres en tête. C'est aussi le cas pour les autres, c'est très orienté stratégie. Tu as joué aux échecs de manière très intensive avant, même en tournoi. Est-ce que tu as, en gros, disons d'abord, tenu un journal pour savoir combien d'heures par an tu as passé devant l'échiquier à l'époque, quand tu ne faisais pas encore de parapente ? Non, enfin

[00:22:09] **Philipp Aeschbach:** Je n'ai jamais compté les heures pour les échecs.

[00:22:12] Ça n'apporte probablement pas grand-chose non plus pour le parapente en soi, mais au jeu d'échecs, on peut bien sûr très facilement entraîner beaucoup plus d'heures, disons, ou y passer plus de temps, parce qu'on n'est pas dépendant de la météo. On peut simplement faire deux ou trois heures d'échecs chaque soir, alors on arrive vite à beaucoup d'heures. Mais je ne les ai jamais comptées.

[00:22:36] **Lucian Haas:** Étais-tu aussi accro aux échecs à l'époque que tu l'es aujourd'hui aux vols ?

[00:22:42] **Philipp Aeschbach:** Oui, par phases, c'est sûr. Enfin, je joue aux échecs depuis que je suis enfant. C'est mon père qui me les a appris quand j'étais petit. Et puis, pour les échecs en compétition, j'ai commencé vers 12, 13 ans. Mais je n'étais pas particulièrement ambitieux à l'époque. Je jouais juste au club, avec un tournoi de temps en temps. Et puis, à un moment donné, il y a eu cette phase où j'ai joué très intensément aux échecs et où j'ai aussi, oui, je dirais, développé une certaine obsession.

[00:23:14] Mais justement, ça, oui, on peut très bien... Oui, on peut très bien juste y travailler tous les jours. Parce qu'on peut, oui, on peut le faire à la maison, on peut le faire en déplacement avec un livre d'échecs ou on peut, oui, on peut simplement, quand on veut vraiment, s'occuper du sujet en permanence.

[00:23:32] **Lucian Haas:** Est-ce que les échecs et le pilotage ont, selon ton point de vue et ton expérience, des points communs au niveau de l'approche ?

[00:23:41] **Philipp Aeschbach:** ou quoi que ce soit ? À première vue, ils n'ont évidemment rien en commun. Mais si on compare avec le vol de cross-country, il y a déjà certaines choses que j'ai pratiquement adoptées de ma pratique aux échecs. Je pense par exemple que le plus évident, c'est qu'aux échecs, on anticipe toujours, on réfléchit à l'avance et on compare différentes options pour ensuite essayer de choisir la meilleure. Et en cross-country, il faut aussi, je pense que c'est utile, planifier un peu plus loin que là où on se trouve actuellement. On se demande peut-être : est-ce que je passe par là ou par là ? Et on peut alors se demander quelle option est la meilleure et choisir la meilleure. Ou ce qu'il faut toujours faire aux échecs, c'est qu'il faut être très

[00:24:29] faire attention à ce que l'adversaire peut faire. Alors, en fait, quels sont les risques par rapport au parapente ? Qu'est-ce qui peut mal tourner ? Il faut toujours garder ça en tête quand on joue aux échecs, parce que si on sous-estime les possibilités de l'adversaire, alors, oui, alors, oui, quelque chose va mal tourner pour soi. Pour le parapente, on n'a pas d'adversaire, mais il faut quand même toujours garder un œil sur les risques. Surtout en tant que débutant, je pense que c'est utile. Et puis il y a aussi d'autres points. Par exemple, en jouant aux échecs, on apprend simplement à maintenir sa concentration sur une longue période.

[00:25:16] C'est la même chose pour les vols de distance.

[00:25:20] Ou ce qu'on a toujours au jeu d'échecs, c'est qu'il s'agit en fait de prendre des décisions aux échecs, non ? Et aussi sous pression temporelle ou parfois, disons, une pression psychologique. Et puis en parapente, il faut aussi toujours prendre de bonnes décisions. C'est en fait ça le point central.

[00:25:39] **Lucian Haas:** Tu viens de dire qu'en parapente, on n'a pas d'adversaire. Est-ce que c'est vraiment le cas ? On pourrait aussi dire qu'il y a des adversaires qui changent d'un jour à l'autre. Il y a des jours, disons, où j'ai un vent fort et je sais que j'aurai de forts effets de lé ou autre chose. Je dois adapter ma stratégie en fonction et me dire, d'accord, je ne dois pas me laisser battre par cet adversaire qu'est le vent fort. Je ne veux pas me faire pousser vers le bas à un endroit où je vais finir par me retrouver au sol, mais je dois regarder, d'accord, l'adversaire n'a pas de point faible dans ce cas, mais là où je peux dire, c'est le point où je vais développer ma force en conséquence. Est-ce que ce n'est pas aussi une façon de penser où l'on dit qu'il faut être vraiment stratégique face à l'autre et parfois travailler avec lui en conséquence ?

[00:26:24] **Philipp Aeschbach:** Oui, enfin, on peut le formuler ainsi et c'est vrai. C'est-à-dire que la nature, on pourrait la présenter comme un adversaire, mais en fait, c'est plutôt comme si on travaillait avec elle, pas contre elle, en parapente. Mais bien sûr, les risques comme les situations de Leh ou les surdéveloppements, il faut évidemment les intégrer dans la planification stratégique. C'est sûr, oui. Eh bien, maintenant...

[00:26:49] **Lucian Haas:** Oui, aux échecs, on est assis devant l'échiquier avec un adversaire, on joue la partie et elle se développe sur le moment.

[00:26:57] Et là, il faut anticiper énormément sur le moment pour pouvoir tenir tête à l'adversaire. En parapente, si on considère ça comme un jeu stratégique, il y a deux niveaux stratégiques, disons. Il y a celui de la préparation, où tu te dis que tu n'es pas encore en l'air. Ça peut être des semaines avant, quand on se dit : je prépare déjà mes parcours. Je sais que les montagnes sont toujours les mêmes, elles sont là. L'échiquier est aussi toujours le même. Mais malgré tout, on ne sait jamais comment l'adversaire va se positionner. Mais on peut déjà planifier des coups très lointains. Est-ce que tu es quelqu'un qui fait beaucoup de ce travail théorique, de préparation à la maison ? Ou est-ce que tu es du genre à dire : je vais au décollage et là, je regarde l'échiquier nature et je me lance ?

[00:27:50] **Philipp Aeschbach:** Alors oui, je dirais que je suis un peu comme aux échecs. Parce qu'aux échecs, on peut aussi préparer énormément de choses. On peut vraiment préparer énormément de choses dans la théorie des ouvertures. Parce que les échecs, l'échiquier est toujours le même. Et il y a énormément de connaissances que l'on peut acquérir. Comme c'est le cas pour le parapente. Et en fait, je ne suis pas très intéressé par la préparation quand je joue aux échecs. Mais j'en fais bien sûr beaucoup. Parce qu'à un certain niveau, jouer aux échecs signifie simplement que tu as une bonne préparation. Que tu maîtrises tes ouvertures, parce que sinon tu te fais surpasser. Ou que tu as simplement un gros désavantage. Et j'ai aussi investi du temps pour le parapente, surtout pendant les mois d'hiver ou par mauvais temps, pour analyser les vols des autres ou réfléchir à des itinéraires, où ça pourrait aller, quand et comment, et tout ça.

[00:28:45] Pour être un peu préparé et ne pas être complètement pris au dépourvu en l'air par tout. Comme

[00:28:52] **Lucian Haas:** À quoi ressemble une préparation pour toi ? Enfin, si tu dis que tu analyses le vol de quelqu'un d'autre, est-ce que c'est juste une fois, tu vas sur XContest et tu regardes un peu où il a volé le plus longtemps ? Ou est-ce vraiment une analyse très détaillée où tu te dis : je charge ce vol dans Google Earth. Je mets une carte KK7 en superposition par-dessus. Je regarde où se trouvent les thermiques là. Je regarde le bulletin météo de ce jour-là. Quel était le vent annoncé ou autre chose. Est-ce que tu vas vraiment très, très dans le détail ? Ou est-ce que c'est juste une vue d'ensemble, quelle était sa stratégie de base ?

[00:29:27] **Philipp Aeschbach:** Alors les deux, selon les cas. Bon, je n'ai jamais besoin de la KK7, c'est clair. Mais sinon, pourquoi pas ? Oui, je pense que ce n'est pas très utile en fait. Parce que ça te montre juste où il y a souvent de la thermique. Mais bon, d'une certaine manière, c'est déjà clair, en règle générale. Mais ça montre surtout où les gens volent. Pas forcément où se trouve la thermique. Parce qu'il y a aussi des endroits avec une bonne thermique qui ne sont peut-être pas de gros points chauds sur la carte KK7. Parce que tout simplement, peu de gens y passent. Mais la thermique y serait tout aussi bonne, non ? Aussi bonne. On n'y accède peut-être pas si facilement, non ? Alors je pense que c'est pour ça la KK7. Je pense qu'elle n'est pas si utile, pour être honnête. Mais chacun ses goûts.

[00:30:13] Mais ce que j'ai aussi déjà fait, ou que je fais régulièrement, c'est de regarder certains vols sur Google Maps, euh Google Maps, Google Earth, parce qu'on peut voir un peu en 3D et tout ça. C'est déjà une belle visualisation.

[00:30:27] Ce que j'ai aussi déjà fait, mais plutôt rarement, c'est chercher de vieilles données météo pour des vols. Juste pour déterminer un peu quelles étaient les conditions météo.

[00:30:38] C'est toujours un peu le problème, parce qu'on a les vieux vols et on ne sait pas quel temps il faisait à l'époque. Parce que la météo est évidemment importante pour les vols. Oui, parfois je regarde des archives pour me faire une idée de la journée. Mais en règle générale, non. Ce que je fais souvent, c'est juste un bref aperçu. Alors, il y a deux choses. Il y a l'historique, les vols d'avant mon époque, en quelque sorte. Et puis il y a ce qui se passe pendant la saison. Ou pendant la saison, je connais approximativement la météo. J'ai probablement aussi regardé la météo. Et là, je peux passer les vols assez rapidement le soir. Et juste regarder. Oui. Comme ça, j'ai la météo d'aujourd'hui en tête.

[00:31:24] Je me suis peut-être même envolé moi-même. Alors je fais ça le lendemain ou quelque chose comme ça. Je peux regarder rapidement les vols, genre la route approximative. Et ce qui m'intéresse souvent, ce sont les endroits où les gens sont descendus bas. Ou là où c'est devenu intense. Parce que s'ils volent tout droit bien au-dessus du sommet, bah, c'est pas très passionnant. Mais dès qu'ils descendent bas quelque part ou qu'ils ont un problème, alors je regarde ça un peu plus en détail. Pour avoir une idée de cet endroit et de cette situation. Ça veut dire,

[00:31:54] **Lucian Haas:** Est-ce que tu parcours vraiment les vols comme ça, quand tu dis : « J'ai volé aujourd'hui, maintenant je vais regarder les cinq autres gros vols de longue distance qui ont été faits ». Et ensuite, tu regardes le profil

d'altitude sur XContest, donc le profil d'altitude de vol, et tu vois qu'il est descendu bas. Je zoome un peu là-dessus. C'était quoi le problème et comment il s'en est sorti ?

[00:32:13] **Philipp Aeschbach:** Absolument, absolument. Et je fais ça presque tous les jours pendant la saison. Parce que j'ai toujours un lien avec la météo, même quand je ne vole pas. Et on peut ensuite comparer les meilleurs vols. Parfois, je descends même assez bas sur les vols moins exceptionnels. Ou sur des vols dans d'autres régions. Parce que généralement, les plus gros vols viennent tous de la même zone ou plus ou moins de la même zone. Mais oui, c'est une analyse importante pour moi. D'une part pour mes propres vols, mais aussi pour la journée de vol dans son ensemble, donc ce que les autres ont volé.

[00:32:49] **Lucian Haas:** Si tu faisais le calcul. Je ne sais pas si tu tiens une sorte de registre ou quelque chose comme ça. Tu sais, tu as dépassé les 580 heures de vol cette année. Combien d'heures de préparation et de débriefing y a-t-il derrière ?

[00:33:09] **Philipp Aeschbach:** Oui, alors je ne tiens pas de registre là-dessus. Mais avec le Meteor, on peut de toute façon y passer beaucoup de temps.

[00:33:18] La préparation des vols, mais aussi en général. Et pour le débriefing, je vais dire... l'analyse. Je fais généralement l'analyse de mon propre vol assez brièvement, donc rapidement. Je repasse simplement le vol en revue. Je le visualise aussi en 3D d'une certaine manière et je réfléchis toujours à des choses. Qu'est-ce que j'ai bien fait ? Qu'est-ce que j'ai peut-être mal fait ? Où y a-t-il eu des erreurs ou qu'est-ce que je n'ai pas vraiment compris ? Juste assez brièvement, disons cinq à dix minutes, parfois même moins. Et puis, oui, la plupart du temps, on est sur le trajet du retour de la journée de vol, on a le temps de regarder un peu ce que les autres ont volé. On est de toute façon en transports en commun. Alors tu es assis dans le train et tu regardes un peu. Exactement.

[00:34:02] **Lucian Haas:** Alors, parfois je fais ça aussi à la maison. Mais à vue de nez, tu dirais que tu voles quand même plus que ce que tu investis dans la préparation et le débriefing ? Ou est-ce que c'est à peu près équilibré ?

[00:34:13] **Philipp Aeschbach:** Oui, je pense que ça s'équilibre probablement à peu près au final. Oui, enfin, ça dépend de ce que l'on compte comme préparation et après-vol. Si j'ajoute par exemple le fait de lire des livres ou d'autres informations liées au parapente, alors ça s'équilibre sûrement. Si on ne compte pas tout ça, alors peut-être un peu plus de vol.

[00:34:38] **Lucian Haas:** Eh bien, tu viens de dire qu'on n'a pas vraiment besoin de KK7. C'est pourtant clair où se trouve la thermique. Pourquoi est-ce clair pour toi ? Je connais beaucoup de pilotes qui ont des idées approximatives à ce sujet. Mais toi, tu dis que c'est pourtant clair. On dirait donc que tu as une vision assez précise de la chose.

[00:34:59] **Philipp Aeschbach:** Oui, donc personnellement, je pense que le plus important pour le pilote de cross-country, ou même le plus décisif, c'est à quel point le modèle mental de l'atmosphère est bon. En fait, qui a la meilleure idée de la situation, donc de la météo, de l'atmosphère, de la façon dont elle se comporte ? Parce que celui qui a un modèle plus précis dans sa tête, il vole simplement mieux, parce qu'il vole au bon endroit et là, ça monte, alors que l'autre vole juste partout en espérant tomber sur une thermique. Donc de ce point de vue, à chaque journée de vol, on travaille en fait toujours sur son propre modèle de l'atmosphère. On se demande où ça monte, où ça descend, où il n'y a rien à tirer, où ça va vite.

[00:35:43] Et puis, on a toujours ce feedback, on vole beaucoup, donc j'en vole beaucoup, mais à chaque vol, on a toujours le feedback immédiat. On se dit qu'il y a une thermique là-devant, on y va et soit il y en a une, soit il n'y en a pas. Et c'est comme ça qu'on construit ou qu'on améliore ce modèle mental. Ça devient de plus en plus précis, je dirais, ça devrait le devenir. Ce serait l'objectif. Et ensuite, oui, alors mon cerveau me dit où est la prochaine thermique. Là, je n'ai plus besoin d'une carte KK7.

[00:36:12] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ça se passe un peu comme l'entraînement d'une IA, où elle dit toujours : « j'apprends de mes succès ». Et tu compares tout le temps : « d'accord, j'attends la thermique là-bas, je la trouve là-bas », alors la fois suivante, tu approches peut-être un spot similaire et tu te dis : « j'attends une thermique ». Non, là je ne l'ai pas trouvée. Alors, ça va peut-être être pondéré différemment dans ta tête d'un point de vue stratégique, et tu te dis : « la

prochaine fois, je vais peut-être ajuster un peu le modèle et j'irai voir un autre endroit tout de suite ».

[00:36:41] **Philipp Aeschbach:** Oui, je pense que les humains apprennent généralement comme ça. Il existe différentes stratégies pour apprendre des choses, mais quand on a quelque chose où l'on reçoit un feedback direct, c'est évidemment très utile pour l'apprentissage, parce qu'ensuite, ça se fait en fait automatiquement, mais oui, c'est bien sûr mieux quand on établit déjà une prévision en volant au lieu de juste voler partout et de se laisser surprendre, alors on construit aussi automatiquement un modèle, dans l'inconscient, je dirais pour l'instant. Mais ce n'est peut-être pas aussi efficace que quand on établit des prévisions de manière ciblée, disons à court terme. Je vole là-bas, il y a trois mètres de montée, puis on vole de l'autre côté, on reçoit le feedback et on peut alors mettre à jour son propre modèle.

[00:37:28] Eh bien, d'une certaine manière, ça va fonctionner comme ça.

[00:37:32] **Lucian Haas:** Avec toutes ces heures de vol que tu accumules, est-ce qu'il t'est déjà arrivé de t'ennuyer en plein vol ?

[00:37:42] Non, en fait pas, parce que c'est,

[00:37:44] **Philipp Aeschbach:** Alors parfois, bien sûr, on peut juste se détendre et profiter de la vue, mais ce n'est pas ennuyeux pour autant. Et quand on ne se détend pas et qu'on ne profite pas, on est en fait en train de réfléchir, genre, qu'est-ce que je fais ensuite, pourquoi je fais ça ou comment j'estime... pour moi, une grande partie du temps en l'air est simplement consacrée à évaluer les conditions. Comment je pense que l'atmosphère est ? Et je peux faire ça tout le temps, ce n'est jamais ennuyeux.

[00:38:11] **Lucian Haas:** Tu es-tu quelqu'un de visuel ? Je m'imagine des joueurs d'échecs qui regardent un plateau, jettent un coup d'œil, voient une position, en captent l'ensemble d'une manière ou d'une autre et ont alors une impression assez rapide de la situation, des forces et des faiblesses. Enfin, quelqu'un de très expérimenté aux échecs. Et je pourrais aussi imaginer qu'un pilote très expérimenté, face à une situation donnée, par exemple dans la zone de vol où tu te trouves, voit quelques nuages et d'autres éléments, et qu'il peut en réalité identifier assez vite la force ou la faiblesse d'une configuration. Est-ce que tu le vois de cette façon ?

[00:38:50] **Philipp Aeschbach:** Oui, je pense que c'est le cas. En tout cas. Mais visuellement, oui, je suis probablement plutôt visuel. Mais bon, en parapente, on prend tout avec les yeux, donc on capte probablement la majeure partie des informations visuellement, mais aussi beaucoup d'autres informations qu'on ressent à travers l'aile, comme la sensation de la thermique et tout ça. Mais ce qui est sûr, c'est qu'un bon pilote de cross-country saisit la situation beaucoup plus vite, ou simplement plus vite, mais aussi plus précisément. Un débutant ne comprend pas vraiment ce qui se passe dans l'atmosphère. Et un pilote de cross-country expérimenté a une bien meilleure idée. C'est, je pense, inévitablement le cas.

[00:39:36] **Lucian Haas:** Pour les parcours que tu voles, tu dis que tu prépares beaucoup avant et après. Est-ce que la préparation signifie aussi que tu es devant l'ordinateur à tracer des itinéraires, à placer toute une série de points de passage que tu peux ensuite charger sur ton instrument ? Ou est-ce que tu es quelqu'un qui a ces parcours juste en tête et qui se dit : « OK, j'ai les différents triangles que j'ai déjà imaginés, je peux les récupérer », un peu comme moi en tant que pro des échecs, j'ai 50 ouvertures en tête que je pourrais pratiquement jouer à l'aveugle, du moins les premiers coups. Est-ce que c'est le genre de chose où tu dis que c'est similaire en vol ?

[00:40:18] **Philipp Aeschbach:** Oui, alors pour l'instant, je ne charge pas de points de passage dans l'appareil. Normalement, enfin, je ne l'ai jamais fait, disons, pour les vols de cross-country classiques. Mais je joue déjà un peu avec des idées de triangles et tout ça. Surtout quand on veut vraiment voler des triangles, ça devient très important de réfléchir à où doivent être les points de virage, pour que ça soit réalisable au final.

[00:40:45] Je fais déjà des préparatifs pour ça. Mais surtout, il s'agit un peu de réfléchir à quelles routes seraient possibles ou pourraient l'être. Je le fais déjà. Mais beaucoup de mes vols sont en fait assez freestyle, disons. Les idées de triangles ne sont vraiment pertinentes que pour les jours de dingue, parce que seuls ces jours-là on peut vraiment voler un énorme triangle. Les jours de vol normaux, on peut peut-être passer quelque part, mais à cause des conditions météo ou d'autres raisons, on ne pourra pas voler un énorme triangle. Et en général, je ne vole qu'avec des plans de vol très souples.

[00:41:33] Alors, j'ai déjà une idée au début du vol, genre je pourrais voler par là ou je pourrais essayer ça, mais rien de précisément planifié.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Le 2 mai de cette année, en 2025, tu as fait un vol aller simple au départ de Fiche, un record de 365 kilomètres jusqu'au cœur de l'Autriche. Est-ce que ce vol était planifié ou c'était aussi du freestyle ? Je pars et tu te dis : « Ah, on peut encore aller plus loin, on peut encore aller plus loin, ah, il y a le prochain nuage là-bas, ah, je dois aussi y aller, oh, hop, je suis déjà passé de l'autre côté de la frontière en Autriche, bon, alors je continue de voler. »

[00:42:08] **Philipp Aeschbach:** Oui, donc le vol était déjà prévu, mais c'est évidemment ça qui est beau, enfin, je trouve ça beau dans ces vols aller simple, c'est qu'on n'a pas besoin de tout planifier avec précision. On vole simplement aussi loin que possible. Mais je me souviens, pendant le trajet, j'ai plaisanté avec les collègues : « Bon, Zell am See, c'est la destination, non ? » Ça a presque suffi. Mais bon, bien sûr, j'ai déjà essayé ça plusieurs fois ces dernières années, donc un aller simple avec du vent arrière vers l'Autriche. Il y a différentes routes qu'on peut prendre, mais je ne les planifie pas en détail, je décide en l'air quelle route je veux plutôt prendre. Mais je connais bien, enfin, je connais jusqu'à la frontière autrichienne, les pays sont relativement bien connus, et ensuite en Autriche, un peu grâce aux quelques vols que j'ai déjà faits.

[00:42:57] Mais là, ce n'est plus planifié avec précision. Par contre, je m'en rends compte : si on veut faire des triangles, on ne peut pas juste ne rien planifier du tout, genre aller aussi loin que possible, parce qu'il faut déjà réfléchir à l'endroit où je fais demi-tour pour que ça tombe juste à la fin.

[00:43:12] **Lucian Haas:** Est-ce que les vols en triangle sont plus intéressants pour toi parce que c'est peut-être plus stratégique, ou tu dis non ? Parce que moi, j'aime aussi voler vers l'inconnu, vers l'inconnu, s'enfoncer quelque part.

[00:43:27] **Philipp Aeschbach:** Oui, je pense que les vols en triangle sont plus difficiles en termes de planification et d'exécution, mais personnellement, j'ai toujours beaucoup aimé les vols aller simple, parce qu'on découvre un nouveau terrain toute la journée et c'est un peu plus aventureux : on ne sait pas où on va finir, on ne sait pas jusqu'où on peut aller. Mais les vols en triangle ont évidemment l'avantage de nous ramener le soir là où on est, généralement près de chez soi, ou du moins, on revient vite. Mais pour la planification et l'exécution, les triangles sont certainement plus difficiles. C'est d'ailleurs pour ça qu'ils rapportent plus de points sur XContest, par exemple.

[00:44:08] **Lucian Haas:** Est-ce que ce vol record de Fischau jusqu'à presque Zell am See a été, pour toi, le point fort de ton année ?

[00:44:15] **Philipp Aeschbach:** C'était certainement un super beau vol, oui, mais comme point fort... pour moi, tous les vols sont beaux, enfin plus ou moins tous, mais c'était bien l'un des moments forts, oui. Mais là, dans ma mémoire personnelle, ce vol ne ressort plus autant que d'autres beaux vols.

[00:44:34] **Lucian Haas:** Quand tu te souviens de quelque chose en te disant « ah, je repense à ça », est-ce que ce sont vraiment des vols entiers que tu as en tête et où tu te dis « c'était un super vol », ou est-ce que ce sont toujours des moments précis où tu te dis « wow, là, j'ai pris la bonne décision », ou alors ce sont les « low saves » où tu te dis « hey, j'en suis particulièrement fier parce que je me suis encore réussi à me hisser à peine à dix mètres du sol au-dessus du sapin en arrière-plan dans la vallée » ?

[00:45:02] **Philipp Aeschbach:** Oui, je pense que ce sont plutôt les moments particuliers qui restent en mémoire, donc des Low Saves, de bonnes décisions, ou des situations vraiment belles, ou encore quand on voit des oiseaux ou d'autres animaux au sol. Ça marque plus que les vols dans leur ensemble. Même si, pour certaines routes en particulier, on peut se représenter les parcours qu'on a faits, les routes rapides, on peut presque les imaginer en accéléré, simplement parce qu'on les a déjà faites plusieurs fois. On peut se représenter comment ça se passerait lors d'une super journée. Mais je pense que ce sont les moments individuels, ce sont en fait des souvenirs isolés,

[00:45:47] qui restent plus en mémoire.

[00:45:49] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a quelque chose de similaire aux échecs ? Genre, est-ce qu'on se souvient de parties particulières qu'on a jouées ou de situations spécifiques où on se dit : « Hé, là, j'étais coincé, l'adversaire m'avait déjà dans le viseur et j'ai réussi à m'en sortir avec un super coup ».

[00:46:09] **Philipp Aeschbach:** Oui, oui, je pense que ça existe. En échecs, on peut se souvenir de parties entières, peut-être, mais il reste toujours certains moments critiques, en quelque sorte. C'était la décision importante, ou un sacrifice qui mène à la victoire par l'attaque, ou une partie défensive où il faut tenir longtemps et où, à la fin, on peut lancer la contre-attaque. Ce genre de choses reste gravé dans la mémoire, oui.

[00:46:38] **Lucian Haas:** Quelle a été ta partie d'échecs la plus longue ? Tu t'en souviens ?

[00:46:41] **Philipp Aeschbach:** En termes de durée ? C'était probablement environ sept heures, ou quelque chose comme ça. Aussi sept ? Je me souviens, on était dans le Tessin avec l'équipe. On a commencé, je crois, vers 12h30 et on a fini juste avant huit heures. C'était la partie la plus longue et après, on a dû rentrer du Tessin. C'était un peu... Mais bon, aux échecs, on a bien sûr le temps de réflexion imparti, qui fixe la durée de la partie, donc une durée maximale en fait.

[00:47:15] **Lucian Haas:** En termes d'effort, si tu devais comparer sept heures de échecs à sept heures de vol, qu'est-ce que tu dirais ? C'est quoi qui te laisse le plus épuisé à la fin ?

[00:47:29] **Philipp Aeschbach:** Oui, je pense que pour le parapente, ça dépend beaucoup de la routine et de l'expérience que l'on a. Alors avant, disons, lors de mon premier vol de sept heures, j'étais sûrement complètement épuisé à la fin. Mais maintenant, un vol de sept heures avec de belles conditions, je me pose et tout va bien, non ? Parce que j'ai simplement plus d'expérience et ça ne me demande plus autant d'énergie. Alors oui, bien sûr, un vol très, très long de dix ou onze heures reste fatigant, mais ce n'est plus forcément aussi épuisant. Selon les conditions, si c'est très turbulent ou quelque chose comme ça, ça redevient un peu plus fatigant. Mais une belle journée de vol, pour moi maintenant, n'est plus vraiment si fatigante.

[00:48:15] Mais avant, c'était déjà plutôt fatigant. Les échecs, c'est toujours fatigant, c'était fatigant dès le début et c'est toujours fatigant, même pour un bon joueur. Je dirais que pour un bon joueur, c'est même en fait encore fatigant. Parce que

[00:48:29] **Lucian Haas:** on doit encore plus anticiper.

[00:48:32] **Philipp Aeschbach:** Oui, parce qu'on peut mieux gérer sa concentration. Enfin, on est vraiment obligé, on est presque forcé de maintenir une concentration totale pour tirer le maximum. Et en parapente, on n'est pas forcément obligé de le faire tout le temps. Enfin, il faut être concentré et prendre de bonnes décisions, mais il y a beaucoup de situations où on peut voler un peu en mode pilote automatique, en fait. Et c'est alors relativement relaxant.

[00:48:57] **Lucian Haas:** En parapente, on recommande toujours : « Hé, si tu veux vraiment voler longtemps, fais attention à ton alimentation entre-temps, bois régulièrement. »

[00:49:08] donne un peu de carburant à ton cerveau ou quelque chose comme ça. Tu faisais ça aussi en tant que joueur d'échecs ? Genre, tu te disais toutes les demi-heures,

[00:49:18] Je ne sais pas, j'ai besoin d'un Powergel pour envoyer du sucre au cerveau ou je ne sais quoi. Ça consomme tellement d'énergie quand je réfléchis à une stratégie.

[00:49:26] **Philipp Aeschbach:** Oui, alors d'abord, il faut bien sûr toujours boire. Je le fais aussi en avion et quand je joue aux échecs. Je pense que c'est le plus important, parce que si on se déshydrate, la concentration chute vite.

[00:49:40] Et pour la nourriture, oui, j'aime aussi toujours manger un peu en volant. Et aux échecs aussi, je prends parfois une banane ou peut-être une barre entre deux parties. Ça aide déjà. Je le fais déjà. C'est normal, pour les parties longues ou les vols prolongés.

[00:49:59] **Lucian Haas:** Tu as fait de la compétition aux échecs avant ou tu y as juste joué ? Jusqu'où en es-tu avec la compétition en parapente ? Ça t'attire aussi ?

[00:50:11] **Philipp Aeschbach:** Oui, ça m'attire aussi un peu. Bon, pour l'instant, j'ai relativement peu d'expérience. J'ai fait quelques manche ici en Suisse cette année. Et en fait, pour l'année prochaine, je veux aussi participer à nouveau quelques fois comme objectif. C'est déjà passionnant. Mais c'est un autre défi que le vol de distance, parce qu'on est en

groupe et il faut aussi un peu de temps d'adaptation pour le vol en pulk. Mais sinon, c'est déjà passionnant.

[00:50:42] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as réussi lors de tes premières tentatives ?

[00:50:45] **Philipp Aeschbach:** cette année ? Oui, c'était plutôt correct. Enfin, je n'ai pas gagné, mais ce n'était pas le but. D'abord, comprendre comment ça marche avec les manche et tout ça. Alors pour ma première manche, ou c'était la deuxième, j'ai fini par rater la manche à la fin. Enfin, tout à la fin, j'ai... Mais bon, il faut s'entraîner. C'est une compétence spécifique pour le vol de compétition. Je pense qu'on peut apprendre assez vite, une fois qu'on l'a fait quelques fois. Ce qui m'a le plus freiné par le passé pour le vol de compétition, c'était surtout que je voulais voler toute la journée. Et pas seulement les trois, quatre ou cinq heures, ou peu importe la durée de la manche.

[00:51:29] C'était trop peu pour toi. Les

[00:51:31] **Lucian Haas:** L'addiction au vol n'était pas encore satisfaite. Après trois heures de manche, on est déjà au sol et il faut déjà boire la bière de fin de vol ou quoi que ce soit. On a parlé tout à l'heure de compétition, donc de ce caractère compétitif du jeu d'échecs et de ce que c'est dans le vol. Si tu fais de vraies compétitions de parapente maintenant, alors tu as les autres pilotes qui représentent quasi tes adversaires. En même temps, c'est peut-être un peu différent que pour le jeu d'échecs. Au jeu d'échecs, tu as un adversaire clair qui joue toujours contre toi.

[00:52:09] En compétition, c'est toujours un mélange : on vole certes l'un contre l'autre, mais on vole aussi énormément ensemble.

[00:52:16] Est-ce que pour toi, lors de la compétition, tu as aussi vu les autres comme des adversaires ? Ou est-ce que tu te disais que c'est un bel exercice de vol collectif et que quelqu'un finit juste par être devant ?

[00:52:26] **Philipp Aeschbach:** Ce n'est pas un adversaire comme aux échecs qui travaille contre toi, il s'agit plutôt de savoir qui est le plus rapide. Mais j'ai bien remarqué, au niveau du mindset, qu'on glisse vite dans cette dimension compétitive où on essaie vraiment de gagner ou d'aller aussi vite que possible. On se pousse, on se laisse distraire par les autres. Bien sûr, les autres sont une aide parce qu'ils montrent où ça monte et où ça ne monte pas. Mais ils sont aussi un facteur de perturbation pour son propre état psychologique.

[00:53:05] **Lucian Haas:** On dit toujours qu'en compétition, on apprend à voler vite. À quel point étais-tu déjà bon pour voler vite avant ? Ou est-ce que tu as réalisé que tu avais vraiment du retard, que tu avais encore besoin d'apprendre, parce que les autres mettent vraiment les gaz ici ? Je ne ferais jamais ça avec mon vol libre. Et qu'au final, tu peux peut-être apprendre quelque chose de la compétition, en te disant que j'en profiterai peut-être aussi quand je serai vraiment moi-même en l'air pendant dix heures, je pourrai peut-être faire deux kilomètres de plus en vitesse de croisière.

[00:53:35] **Philipp Aeschbach:** Oui, c'est en fait l'une des raisons pour lesquelles ça m'attire de participer à des compétitions, parce qu'on doit vraiment maximiser le maximum, c'est-à-dire la vitesse moyenne, donc c'est forcément l'objectif. Je ne pense pas pour autant que ce soit le seul moyen d'apprendre à voler vite, parce qu'en vol de distance, on essaie aussi de maximiser la vitesse moyenne. Alors bien sûr, on essaie d'abord de maximiser la distance de vol et ensuite la vitesse moyenne. Et on le fait pour soi tout seul, sans les autres. On est peut-être un peu moins efficace à cause de ça ou pas tout à fait au maximum. Et il faut bien sûr faire le lien avec le fait que pendant toute la journée

[00:54:22] je dirais qu'il faut savoir tenir le coup. On ne peut peut-être pas courir aussi vite qu'un sprinteur, comme un marathonien. Mais sur le principe, c'est la même chose en cross-country. Voler vite en cross-country, ça fonctionne exactement comme voler vite en compétition. Il faut simplement optimiser la thermique, c'est-à-dire toujours trouver une bonne thermique et monter efficacement. Et ensuite, selon les conditions, mettre le bon gaz, je dirais.

[00:54:53] **Lucian Haas:** Par rapport à cette année où tu as tellement volé... je veux dire, tu as aussi énormément volé toutes les années précédentes, mais cette année, presque 590 heures. Qu'est-ce que tu dirais que tu as appris de plus remarquable cette année ?

[00:55:10] **Philipp Aeschbach:** Je pense que je continue de progresser nettement. Ces quatre dernières années, où j'ai beaucoup volé, c'est surtout au niveau de la compréhension générale de la météo. C'est en fait le point central. Et ce n'est pas quelque chose où l'on peut identifier un point précis, mais plutôt qu'on développe un meilleur feeling ou une idée

plus précise de son fonctionnement. De la façon dont ça monte et de ce qui se passe, oui. Je pense que ça s'améliore tout simplement avec plus d'heures de vol.

[00:55:47] Je remarque déjà qu'il y a une certaine stagnation. Enfin, la courbe d'apprentissage s'aplatit un peu, mais c'est normal. Mais je pense que, surtout pour la compréhension de la météo, il reste encore beaucoup à apprendre.

[00:56:02] **Lucian Haas:** Si j'ai bien compris, tu jouais beaucoup plus aux échecs avant qu'aujourd'hui ? Oui. Est-ce que c'est aussi le cas que tu as fini par perdre un peu goût pour les échecs ? Ou est-ce simplement que le parapente est revenu et que tu n'avais plus de temps pour les échecs ?

[00:56:20] **Philipp Aeschbach:** Le parapente a probablement été le facteur principal. Mais j'ai aussi eu, oui, j'ai eu une période où je n'étais plus aussi motivé par les échecs. Enfin, pas tout à fait comme avant. Mais je pense que c'est normal qu'il y ait un peu de vagues, en quelque sorte. Des phases où on est plus motivé et des phases où on ne l'est plus tant que ça. Surtout que pour les échecs, comme maintenant, on peut vraiment s'y tenir 365 jours par an. Avec le parapente, on a cette période creuse automatique chaque hiver où on ne vole plus beaucoup. Et puis, soudainement, on a à nouveau envie au printemps.

[00:56:58] **Lucian Haas:** Quand on te regarde, on ne dirait pas du tout qu'il y a une période creuse. Est-ce que tu pourrais imaginer un moment où tu te dis : maintenant, j'en ai fini avec le parapente ?

[00:57:10] ...lasser ? Ou du moins, que tu te dises que ça n'a plus besoin d'être 500 heures par an, et que peut-être 150 me suffiraient ?

[00:57:20] **Philipp Aeschbach:** Ouais, je ne peux pas me l'imaginer comme ça. Mais il se peut aussi que ça n'arrive pas.

[00:57:27] Alors pour l'instant, enfin jusqu'à présent, je n'ai jamais eu l'impression de ne plus vouloir voler autant. En fait, j'ai toujours envie de voler, mais on ne sait jamais, après 10 ans, 20 ans, à un moment donné, ça sera peut-être suffisant.

[00:57:42] **Lucian Haas:** Si tu regardais la Suisse maintenant, d'après toi, combien d'heures de vol pourrait-on vraiment accumuler si tu ne volais qu'en Suisse, avec l'évolution météo typique de l'année ? Est-ce que tu es déjà proche de la limite, ou est-ce que tu dirais que si on s'y met vraiment, on peut aussi atteindre les 1000 heures ?

[00:58:02] **Philipp Aeschbach:** Je pense que 1000 heures seraient probablement possibles, mais il faudrait vraiment faire le vol le plus long quasiment chaque jour. Je pense qu'on pourrait carrément additionner ça sur XContest, en prenant pour chaque jour de la saison la durée de vol la plus longue, et voir ce que ça donne à la fin. Ce serait un projet intéressant. Mais je pense vraiment que 1000 heures, c'est faisable. Par contre, il faudrait vraiment être au bon endroit, ou alors il faudrait être beaucoup dans le Tessin, par exemple, parce que dans les Alpes du Sud, on a parfois de bonnes conditions de vol quand c'est mauvais dans les Alpes du Nord, ou quelque chose comme ça. Oui, si on avait vraiment le temps sur 365 jours, mais

[00:58:47] Je pense être assez proche du maximum de ce que je peux obtenir avec un effort raisonnable.

[00:58:55] je peux tirer, disons.

[00:58:57] **Lucian Haas:** Un effort raisonnable, c'est bien, beaucoup diraient probablement que le garçon est déjà irrationnel s'il part autant en vol et en organise autant après. Philipp, pour finir, quelques dernières questions. Quelle pièce d'échecs préfères-tu ?

[00:59:13] **Philipp Aeschbach:** Probablement le cavalier. Le cavalier est une pièce amusante. Pourquoi ? Je ne sais pas, il est

[00:59:20] c'est tout simplement la pièce la plus spéciale, parce que c'est le seul qui peut sauter, donc passer par-dessus les autres pièces, et il a un motif particulier dans sa façon de se déplacer. Ça rend, enfin, ça rend toute la chose un peu plus intéressante géométriquement, ou il y a simplement plus de motifs qui n'existent que grâce au Springer, c'est une belle chose. Tu as

[00:59:47] **Lucian Haas:** tu as un move préféré en l'air ?

[00:59:52] **Philipp Aeschbach:** Alors, tu veux dire au niveau d'Akro ou juste simplement ?

[00:59:56] **Lucian Haas:** Non, ça peut aussi être, d'une certaine manière en vol, quand tu dis certaines choses, comme la façon d'aborder des choses ou même quand tu vois un paysage comme un échiquier, ou comment on se déplace là-dedans, quand tu dis, je trouve ça particulièrement élégant, ou ça m'attire toujours à voler par là, par le coin. Le cavalier saute aussi, il fait des formes bizarres, quand tu dis, là je vole, au lieu de passer directement au-dessus, je fais toujours une courbe, ou quoi que ce soit. C'est un peu mon "special move", on le reconnaît, voilà, Philipp est encore dans les airs.

[01:00:29] **Philipp Aeschbach:** Je ne sais pas s'il y a un "special move", mais ce que je trouve déjà très élégant en vol, c'est quand on peut voler beaucoup en ligne droite, en profitant de la montée, et passer au bon endroit à la bonne distance du relief ; on n'a pas besoin de tourner si souvent, ou souvent. Ça dépend bien sûr de la journée, mais c'est très élégant quand on peut parcourir de longues distances efficacement en profitant de la montée sans avoir à tourner, en fait. Je trouve ça très élégant. Mais c'est, oui, dépendant de la météo. Par défaut, il faut toujours tourner pour prendre la thermique et ensuite continuer à voler.

[01:01:04] **Lucian Haas:** Ça veut dire que techniquement, en vol, tu es plutôt un coureur ou une reine.

[01:01:12] **Philipp Aeschbach:** Oui, d'accord, le fou. Tout en ligne droite. La tour, la tour va tout droit.

[01:01:19] **Lucian Haas:** Oui, mais le Fou peut aller en diagonale, ça sera peut-être plus joli que tout droit. La Reine, elle peut tout faire, elle peut aller tout droit, en diagonale, et traverser le plateau. Philipp, je te remercie pour tes superbes récits ici sur l'aviation et les échecs. Peut-être que certaines personnes réfléchiront un peu différemment d'un point de vue stratégique, en se demandant comment elles vont planifier leurs prochains vols et quel rapport cela peut avoir avec les échecs. Je suis curieux de voir combien d'heures de vol tu vas accumuler l'année prochaine et si, peut-être au moins l'année prochaine, le cap des cent heures tombera en décembre. Je suis curieux aussi. Mais ça finira par arriver un jour. En tout cas, amuse-toi bien et j'espère que cette grande passion pour l'aviation ne te quittera pas si vite.

[01:02:03] **Philipp Aeschbach:** Merci. Si

[01:02:07] **Lucian Haas:** Si cet épisode de Podz-Glidz t'a plu, alors laisse un commentaire sur Lu-Glidz ou une évaluation 5 étoiles sur la plateforme de podcast que tu utilises. Et si tu veux écouter encore plus d'histoires inspirantes issues de l'univers du parapente, alors abonne-toi à Podz-Glidz sur ton podcatcher préféré pour ne manquer aucun épisode. De plus, deviens un soutien pour mon travail. Sur le blog de parapente www.Lu-Glidz.blogspot.com, tu trouveras sous la rubrique Soutenir toutes les infos et liens nécessaires pour continuer à soutenir ce projet avec une contribution financière, grande ou petite, que tu choisiras librement. Je remercie tous les soutiens. Décollez tôt, atterrissez tard, volez loin, mais restez en sécurité.

[01:02:54] À bientôt. Votre Lucian.