

Der ceo

Podz-Glidz 188 — Michael Witschi

Published	2026-06-12
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-188-der-ceo-michael
Duration	01:20:56
Speakers	Lucian Haas, Michael Witschi
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0188-der-ceo-michael-witschi.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	19 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	21
Show notes	21
Transcript	21
Français	38
Show notes	38
Transcript	38

Deutsch

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

Show notes

Michael Witschi ist Gleitschirmpilot und erfolgreicher Geschäftsmann. Wie hängt beides miteinander zusammen?

Zum Gleitschirmfliegen kann man die verschiedensten bildhaften Parallelen ziehen. Die einen vergleichen die strategische Komponente mit einem Schachspiel, andere sehen sich in der Luft als freie Improvisateure wie beim Jazz, der trotzdem gewissen musikalischen Regeln folgt. Der Schweizer Michael Witschi sieht das Gleitschirmfliegen als Spiegelbild des Wirtschaftslebens. Das kommt nicht von ungefähr.

Michael Witschi hat bereits eine ganze Reihe von Unternehmen in diversen Branchen geleitet. Und auch beim Gleitschirmfliegen war er schon in verschiedenen Spielarten erfolgreich: Vom PWC-Wettkampf bis hin zu den X-Alps, wo er 2015 nach einem spektakulären Retterabgang mitten in einen See das Rennen trotzdem fortsetzte und sogar kurz vor der Deadline ins Ziel kam.

Mittlerweile findet sich Michaels Dasein als Chef auch in seiner Gleitschirmkarriere wieder. Der 48-jährige leitet nicht nur den Hike-and-Fly Wettkampf Eigertour. Seit Anfang des Jahres ist er auch CEO des Gleitschirmherstellers Airdesign. Wie es dazu kam, und wie er die Marke weiterentwickeln will, auch darum geht es in dieser Episode 188 von Podz-Glidz.

Musik dieser Folge:

Track: Matterhorn | Künstler: Jeremy Black

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=NhqnuZ-b7Fs>

Lu-Glidz Links:

- Blog: <https://lu-glidz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglidz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglidz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdLJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glidz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glidz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glidz-der-lu-glidz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglidz>
-

Links zu Michael Witschi:

- Airdesign: <https://ad-gliders.com/>
- Eigertour: <https://eigertour.rocks/>
- Michael Witschi auf Instagram: <https://www.instagram.com/michuwitschi/>
- Michael Witschi auf Facebook: <https://www.facebook.com/michu.witschi>
- Michael Witschi Youtube-Kanal: <https://www.youtube.com/@eigertour>

Transcript

[00:00:02] **Michael Witschi:** Das Gleitschirmfliegen und insbesondere der Wettkampf ist ein perfektes Trainingsfeld für das Wirtschaftsleben. Die Höhe ist dein Kapital. Je höher du bist, desto mehr Optionen hast du. Du kannst dann über die Strategie nachdenken. Wenn du tief bist, bringt es dir überhaupt nichts, wenn du nachdenkst, ob du dann nach Osten oder nach Südosten fliegst. Du musst einfach zuerst drauf kommen. Und dann sage ich immer den Wettkampfteilnehmern, das sind die anderen Firmen, und das Wetter, das ist die globale Ökonomie. Und alle müssen mit diesem Wetter zurechtkommen. Das ist jetzt, sagen wir wieder im Geschäftsleben, plötzlich kommt ein Iran -Krieg, es kommt dies und das. Sachen, die wir nicht ändern können, sondern wir müssen uns darauf einstellen und das Beste draus machen.

[00:00:58] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Michal Vici. Und ich bin Luzern Haas.

[00:01:12] Zum Gleitschirmfliegen kann man die verschiedensten bildhaften Parallelen sehen. Die einen vergleichen die strategische Komponente mit einem Schachspiel. Andere sehen sich in der Luft als freie Improvisateure wie beim Jazz, der trotzdem gewissen musikalischen Regeln folgt. Der Schweizer Michal Vici sieht das Gleitschirmfliegen als Spiegelbild des Wirtschaftslebens. Das kommt nicht von ungefähr. Michal Vici hat bereits eine ganze Reihe von Unternehmen in diversen Branchen geleitet. Und auch beim Gleitschirmfliegen war er schon in verschiedenen Spielarten erfolgreich. Vom PWC -Wettkampf bis hin zu den X -Alps, wo er 2015 nach einem spektakulären Retterabgang mitten in einem See das Rennen trotzdem fortsetzte und sogar kurz vor der Deadline ins Ziel kam.

[00:02:01] Mittlerweile findet sich Michaels Dasein als Chef auch in seiner Gleitschirmkarriere wieder. Der 48 -Jährige leitet nicht nur den Hike -and -Fly -Wettkampf Eikertour. Seit Anfang des Jahres ist er auch CEO des Gleitschirmherstellers Air Design. Wie es dazu kam und wie er die Marke weiterentwickeln will, auch darum geht es in dieser Episode 188 von Podz-Glidz.

[00:02:28] Solche Gespräche kann ich dir übrigens nur präsentieren, weil es Förderer gibt, die meine Arbeit an Podcast und Blog finanziell unterstützen. Mach doch mit. Wie das geht, steht im Gleitschirm-Blog Mooglites und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:46] Michael, du hast mir geschrieben, du bist ein absoluter Landefreak. Bist du immer froh, wieder auf der Erde zu sein?

[00:02:54] **Michael Witschi:** Nein, es geht eigentlich darum, dass ich einfach froh bin, wieder zurück zu sein. Das sind seltene Erlebnisse, die hatte ich auch schon, wenn du fast nicht mehr runterkommst. Zum Glück selten. Nein, ich finde einfach das Zurückkommen auf die Erde etwas Faszinierendes. Aus der Luft wieder an den Boden.

[00:03:15] **Lucian Haas:** Was ist das Faszinierende dabei? Dieser Wechsel von den Medien? Dass du sagst, in der Luft bin ich frei, auf der Erde bin ich gebunden? Oder was ist das, was dich da so berührt?

[00:03:25] **Michael Witschi:** Vielleicht kann ich noch etwas weiterspüren. Es beginnt ja auch beim Start. Am liebsten mache ich Flüge, wo ich irgendwo rausgehe, raufdrehe, reinlande, dann wieder rausgehe. Ich weiss auch nicht, der Unterschied zwischen dem Festen der Erde und der Luft. Die Luft verzeiht dir eigentlich viel mehr am Boden. Wenn du 10 km/h zu schnell kommst oder einen Meter zu tief bist, dann hast du schon etwas gebrochen. In der Luft bist du meistens, wenn du nicht ganz nah am Gelände fliegst, viel freier in dieser Hinsicht. Aber ich kann dir nicht wirklich erklären, warum das mich so fasziniert.

[00:04:07] **Lucian Haas:** Ist es vielleicht auch ein bisschen der Reiz am Risiko? Also jede Landung ist ja auch ein Risiko. Genau wie du sagst, in der Luft bin ich frei. Oder in der Luft kann mir auch weniger passieren. Es passiert immer erst, wenn man in die Nähe der Erde kommt und dann vielleicht noch zu schnell ist. Also ist es das, wo du sagst, ich spiele auch gerne mit diesem Risiko?

[00:04:26] **Michael Witschi:** Das wäre wahrscheinlich unbewusst. Ich würde diese Theorie jetzt nicht ablehnen. Aber bewusst ist sie sicher nicht. Ich denke sicher, dass ich meinen grünen Bereich damit einfach grösser mache, indem ich viel lande. Oft auch komplizierte Landungen ausprobieren. Und durchführen. Aber in der letzten Zeit oft auch sagen, ja, das ist mir jetzt zu heikel. Das Risiko ist, dass es mir nicht wird. Jetzt mit dem Alter kommt das immer mehr. Oder ich

sage, ja, jetzt nicht mehr. Jetzt gehe ich auf die grosse Wiese und suche mir nicht mehr den Helikopterlandeplatz.

[00:05:02] **Lucian Haas:** Ist es dir denn schon mal passiert, dass du so eine Landung richtig verkackt hast?

[00:05:07] **Michael Witschi:** Ja, schon etliche, ja. Immer ohne etwas zu brechen, aber schon mit so ein paar Tagen Fusschmerzen.

[00:05:14] **Lucian Haas:** Welche Lehren ziehst du dann daraus? Wirst du dann vorsichtiger oder sagst du nur, naja, beim nächsten Mal muss ich das anders anfliegen?

[00:05:21] **Michael Witschi:** Oft ist es eigentlich die Turbulenz, die dazu führt. Dann muss ich mir schon sagen, jetzt ist es eigentlich zu turbulent, um diesen Landeplatz anzufliegen. Oder es kann auch sein, dass ich die falsche Technik dazu gebraucht habe. Wenn du zum Beispiel die Hanghochlandung machst und es ist sehr thermisch, dann musst du fast damit rechnen, dass du plötzlich zehn Meter weiter oben bist. Gehört halt dann dazu. Und bei der Hanghochlandung kannst du ja nicht einfach wegfliegen, wenn du seitlich kommst.

[00:05:55] **Lucian Haas:** Hanghochlandung werden nicht alle sofort vielleicht verstehen, die das noch nicht gesehen haben oder sowas. Kannst du kurz erklären, was Hanghochlandung heisst und wie man das macht?

[00:06:05] **Michael Witschi:** Also ich habe eine gute Geschichte und eine Theorie, die man vielleicht auch widersprechen kann. Ich behaupte immer, die Hanghochlandung wurde von Padel von Kennel und Kregel -Maurer so richtig entwickelt oder ausgearbeitet. Und zwar, als sie das erste Mal an die Eiger -Tour kamen und die kannten mein Konzept, weil ich habe das mit denen vorgesprochen. Und plötzlich, die wussten, man muss schnell sein mit dem Reinlanden. Und plötzlich kamen die zwei Jungs und flogen alle hinten von untereinander. Das habe ich noch nie gesehen. Und das kannte ich bisher nur vom Deltas. Die mutigen Deltapiloten, die habe ich manchmal gesehen, wie sie da anstechen und dann den Hang hochlanden.

[00:06:50] Und plötzlich eben an der Eiger -Tour, an der ersten Edition, kommen diese zwei Jungs und landen etliche Höppen von unten und sind wahnsinnig schnell. Und danach habe ich gesagt, du Kregel, wie bist du darauf gekommen? Und dann hat er gesagt, ja weisst du, eigentlich ist es oft sogar das Sicherste, wenn du einfach voll gegen den Hang anfliegst. Ins Gas stehst, dann die Energie umwandelst, dann steigen. Und dann natürlich habe ich auch damit begonnen, das zu trainieren. Und dann habe ich schon gemerkt, es gibt Situationen, wo das die sicherste Landung ist. Natürlich ist das sehr eindrücklich, weil du musst ja gegen den Hang Gas geben. Und wenn du zu tief kommst, dann, man sagt auf Schweizerdeutsch, es klepft oder dann knallt es.

[00:07:37] Wenn du zu hoch kommst, dann hungerst du aus. Und musst dann im Parachute runter.

[00:07:44] Ja, das ist eigentlich die Hanghochlandung. Oder wie würdest du das sagen, als jemand, der besser Deutsch kann als ich?

[00:07:53] **Lucian Haas:** Ich weiss nicht. Also es gibt einen anderen Begriff noch. Ich glaube, die Drachenflieger oder so, die haben das immer die Gegenhanglandung genannt. Also gegen den Hanglandung. Dass man wirklich, nicht senkrecht, aber ja direkt auf den Hang zufliegt und dann eben halt die Geschwindigkeit so ausfliegt und in Höhe umsetzt, dass man dann dem Hangwinkel folgt und im Idealfall völlig sanft aussetzt. Der Griegl hat mir mal erzählt, dass er diese Hanglandungen anfangs ganz viel im Schnee geübt hat. Weil er sagt, ja wunderbar, wenn es schief geht, dann Donnerst du halt mit viel Geschwindigkeit aber erstmal in den weichen Schnee rein und es passiert halt nur wenig. Hast du das auch gemacht oder hast du direkt gesagt, die Wiese muss es schon herhalten?

[00:08:34] **Michael Witschi:** Ja, ich habe eigentlich dann im Sommer erst begonnen. Eben auch diese Reigertour, was mich so inspiriert hat. Und ich habe einfach begonnen, einen Hang ein bisschen schräg anzufliegen. Zuerst mal. So dass ich, und weisst du, wo es nicht viele Bäume hat, so dass ich eigentlich noch abdrehen hätte können. Und dann so 45 Grad und dann habe ich das immer mehr gesteigert auf 90 Grad. Genauso geht es schon im Sommer. Natürlich ist der Schnee vor allem, also es braucht dann auch guten Schnee. Wenn der hart gefroren ist, bringt das ja auch nichts. Also, ja, schnell ist sicher nicht schlecht. Und es ist dann im Winter fast zu einfach manchmal, weil du hast diesen adiabatischen Hangabwind von der kalten Luft. Und das macht es natürlich noch einfacher.

[00:09:22] Oder dann landest du Hang hoch und du hast noch Gegenwind. Bist du noch langsamer.

[00:09:28] **Lucian Haas:** Ja, aber im Sommer, wie du gerade vorhin schon gesagt hast, kann die Schwierigkeit sein, du landest Hang hoch, dann kommt noch der Hangaufwind mit dazu und hebt dich viel höher, als du eigentlich geplant hast. Wo du aufsetzen wolltest. Genau, ja. Lass uns mal ein bisschen sehr weit zurückgehen an deine Fliegeanfänge. Ich glaube, du fliegst jetzt schon 28 Jahre, kann das sein? Korrekt, seit 1998, ja. Und was hat dich damals eigentlich in die Luft getrieben? Weil, soviel ich weiß, du stammst ja aus einer Familie mit großer Bautradition. Ihr habt eine Baufirma in der Familie. Also doch etwas, was sehr im irdischen, im geerdeten Bereich ist. Was treibt so einen dann in die Luft?

[00:10:12] **Michael Witschi:** Ja, wir sind sehr geerdet. Ich habe keine Piloten in meiner Familie. Also das ist bei mir schon entstanden. Ich kann dir nichts sagen. Ich weiss einfach, als ich 16 war, ging ich irgendwann mal auf eine Wanderung und da war ich auf einem Gipfel und da sehe ich einen Typen kommen mit so einem pinken Rucksack und der legt an seinen Schirm aus und sagt Tschüss zusammen und der fliegt los. Und da habe ich es eigentlich gewusst, das will ich auch lernen.

[00:10:45] Dieses Abheben in die Luft.

[00:10:47] **Lucian Haas:** Und hast du da mit 16 angefangen?

[00:10:49] **Michael Witschi:** Na, damals hatte ich noch kein Geld. Da musste ich noch sparen. Bis ich genug Geld hatte, war ich 20.

[00:10:56] **Lucian Haas:** Okay, mit 20 dann das Privé gemacht. Was würdest du sagen, was suchst du seitdem beim Fliegen? Weil du bist ja immer dran geblieben.

[00:11:07] **Michael Witschi:** Also... Ich denke schon, die Natur erlebst du nochmal anders beim Fliegen. Du kannst unglaubliche Sachen machen. Sonst müsstest du irgendwie Superalpinist sein. Also du kannst... Vorgestern war ich mit dem Tandem, da bin ich das Beach schon hochgesort, drei Meter daran. Und wenn ich das sonst machen würde, müsste ich ja irgendein Superalpinist sein. Also sicher mal das Erlebnis der Natur. Und ich denke auch, es ist eigentlich wie ein Schachspiel mit der Natur, mit der Physik. Da kommt sicher auch ein bisschen mein Ingenieurhirn dazu. Wenn du die physikalischen Regeln kennst und dann gibt es noch viele Sachen, die du intuitiv lernen musst oder empirisch dann lernen musst.

[00:11:58] Und das ist einfach ein wunderbares Spiel mit der Natur, finde ich. Mhm. Es ist ja nie gleich und es ist immer flüchtig. Also es gibt ja fast nie, wo du weisst, in einer Woche kann ich da hin und dann funktioniert das. Das weisst du nicht. Und das ist halt sicher auch dieses Flüchtige an der Thermik, am Erlebnis vom Fliegen, was es bis heute so spannend macht. Also ich fliege ja jetzt auch noch mit dem Motor. Und das ist schon viel zuverlässiger und dadurch auch ein bisschen weniger attraktiv. Also es ist auch schön. Ja. Aber du weisst einfach, in drei Tagen kann ich mit dem Motorflieger um halb drei starten und um vier Uhr wieder landen. Also das zu 80 Prozent. Im Winter ist es ein bisschen schwieriger, auch mit dem Nebel und so.

[00:12:45] Aber ich denke, das ist auch das Flüchtige, was vielleicht auch die Surfer von den Wellen kennen, oder?

[00:12:52] **Lucian Haas:** Jede Welle ist anders und sowas. Und man sucht sie immer wieder. Sie kommen zwar ähnlich daher, aber trotzdem ist jeder Ritt, den man dort macht, wird ein anderer Ritt. Und so wird jeder Flug von dir dann auch ein anderer Flug.

[00:13:04] **Michael Witschi:** Genau. Und darum sage ich auch immer, der glücklichste Flug ist nicht unbedingt der weiteste oder so. Der glücklichste Flug, denke ich immer, ist, wenn die Realität dann grösser ist als deine Erwartungen. Dann sagst du, wow. Wenn du denkst, es geht nur runter und du kannst irgendwo an einem kleinen Ecken 20 Minuten so, dann bist du schon. Also bin ich dann schon sehr, sehr glücklich.

[00:13:29] **Lucian Haas:** Zu Beginn deiner Fliegerkarriere, oder nicht nur zu Beginn, sagen wir mal in dem ersten Drittel, warst du, oder bist du, mehr als ein Drittel, aber du warst auch stark wettbewerbsorientiert. Ja. Was hat dich dahin gezogen? Weil ich meine, das eine ist ja dieses Erlebnis von immer was anderes, immer was Neues. Das kann man ja auch mit jedem Flug so machen. Dafür muss man ja jetzt nicht sagen, ich muss mich mit anderen Leuten messen. Was

hat dich am Wettbewerbsfliegen fasziniert?

[00:13:58] **Michael Witschi:** Also das beginnt zum Beispiel von einem Jugendfreund von mir, der heißt Michael Steinbach, der war, als ich begonnen habe, war er gerade so in seinem Zenit als Weltcup -Pilot. Er hatte schon einen Vertrag mit Red Bull damals. Und er hat mir einfach gesagt, weisst du, wenn du wirklich fliegen können willst, du musst Wettkampf fliegen. Sonst lernst du nur die Hälfte. Und das habe ich immer im Ohr gehabt, seinen Ausspruch. Und das hat sich dann so ergeben. Und auch in Grindelwald war damals so wie eine Szene rund um den Alex Hofer, der damals super war, Weltcup, alles gewonnen. Und dann der Gregel Maurer, der so als junger Pilot reinkam. Und die waren alle da.

[00:14:44] Es gibt auch so einen Groove, wo du dann jedes Wochenende an den nächsten Wettkampf gehst. Und das war wirklich so. Ich habe dann extrem schnell extrem viel gelernt dabei.

[00:14:57] Diesen Ausspruch kann ich auch weitergeben. Jeder Pilot, der Zeit und Lust hat, hat einfach so Fliegwettkämpfe, auch wenn du nicht unbedingt auf dem Podest sein wirst. Du lernst wahnsinnig viel.

[00:15:11] **Lucian Haas:** Das eine war Wettbewerb. Du hast auch PWC und sowas mitgeflogen. 2015 hast du aber sogar bei den X -Alps mal teilgenommen. Was hat dich daran gereizt? Jetzt zu sagen, ich will nicht nur fliegen, sondern da muss er plötzlich noch viel irdischere Skills aufbringen. Jetzt musst du plötzlich auch wahrscheinlich ordentlich laufen können. Und einiges an Strategien. Das kannst du in der Hinterhand haben.

[00:15:36] **Michael Witschi:** Ja, das kommt sicher. Der Hauptgedanke war, ich will mal einen Wettkampf machen, wo es immer nur vorwärts geht. Ich laufe am PWC, da bist du so zick zack, so Mickey Maus oder hin und wieder zurück und wieder hin. Das ist schon lustig. Aber eigentlich fand ich das Konzept viel spannender. Ich bin in Salzburg und ich will nach Monaco. Und jetzt gehe ich immer, natürlich gab es ein paar Bäume, aber immer in die Richtung. Das hat mich schon fasziniert. Und dann auch die Freiheit. Oder als PWC -Pilot, sogar der Krigl war irgendwie 92 Kilo, ich war dann 95 Kilo. Wir haben gegessen wie verrückt und wir wollten die grössten Schirme haben.

[00:16:21] Und plötzlich sagte ich dann, Krigl, wie er abnimmt und immer schlanker wird. Und dann habe ich gesagt, Krigl, was denkst du, könnte ich das auch? Er hat gesagt, ja, denke schon. Du hast zwei Jahre, bis du ungefähr auf einem Niveau bist, physisch, wo du mitmachen kannst. Das habe ich dann so gemacht. Abnehmen und dann Ausdauersport hochfahren, weil ich war überhaupt kein Ausdauersportler. Und das hat sich schon extrem gelohnt. Du lernst nochmals neu fliegen mit dieser Landerei und Starterei, was du im Hike & Fly machst. Weil als PWC -Pilot, also ich konnte nicht gut starten und auch nicht so gut landen.

[00:17:07] Ich konnte einfach gut fliegen. Und dann als Ex -Alps -Pilot, dann konnte ich irgendwann auch gut starten und landen. Aber die Grundidee war schon, immer vorwärts von Salzburg auf dieses Floss in Monaco.

[00:17:22] **Lucian Haas:** In diesen zwei Jahren, wo du gesagt hast, ich möchte da jetzt teilnehmen, ich fange jetzt an zu trainieren. Du hast gesagt, davor hast du dir eher Gewicht angefuttert, um zu sagen, ich will die grossen Schirme fliegen. Wie viel Gewicht hast du dann verloren in den zwei Jahren? Wenn du vorher 95 hattest, auf was bist du dann runtergekommen?

[00:17:39] **Michael Witschi:** Von 97 bin ich auf 80 runter.

[00:17:42] **Lucian Haas:** Oh wow.

[00:17:43] **Michael Witschi:** Das war hart. Das war wirklich, ich habe gesagt, ich fühlte mich wie ein Drogensüchtiger auf dem Zug.

[00:17:51] Aber zuerst war ich so schwach, dass ich gar nicht wirklich alles da trainiert habe. Aber ja, habe es dann durchgezogen und dann irgendwann bist du leichter und dann plötzlich wird eben alles auch einfacher. Und so habe ich dann mein Training hochgefahren. Kurzfristig ging ich auch in ein Übertraining rein, wo ich plötzlich etwa vier Monate vor dem X -Halbs hatte ich eine Achillessehnenentzündung. Das war wirklich schlimm und ich brachte sie einen Monat nicht weg. Aber es war eine sehr spannende Erfahrung. Und eben zum Glück hatte ich wirklich Kriegel, der mir all sein Wissen geteilt hat.

[00:18:29] Und auch ohne ihn wäre ich auch nicht fähig gewesen, in zwei Jahren so einen Schritt zu machen.

[00:18:35] **Lucian Haas:** Das heisst, der war gewissermassen dein X -Halbs -Mentor und hat dich dorthin gebracht. Ja, definitiv. Ja, genau. Bei diesen X -Halbs, das war 2015, da warst du ja auch Finisher. Ich glaube, du bist als 19. und damit letzter von allen, die da angekommen sind, ins Ziel gekommen. Und das war, wenn ich es richtig weiss, glaube ich sogar nur 15 Minuten vor Ende des oder Schliessen des Zeitfensters. Was ist das für ein Gefühl, es dann wirklich ins Ziel zu schaffen?

[00:19:02] **Michael Witschi:** Das war schon wirklich überwältigend. Die ersten fünf Tage war ich ziemlich gut vorne dabei, immer unter den ersten fünf. Und dann bin ich ja abgestürzt ins Wasser, in Lago di Poschiavo im Nordfern. Und das hat mich dann mental ziemlich geknickt. Und von diesem sechsten Tag an hat es mich dann immer weiter nach hinten gespült am X -Halbs. Irgendwann haben die dann sogar gesagt, puh, jetzt wird es knapp, dass wir das noch schaffen. Von Anfang an war mein Ziel einfach, ich bin ja kein Profiathlet, aber ich will unbedingt nach Monaco. Das war das Ziel. Und an einem Tag haben wir dann wirklich, da waren wir schon in Frankreich, haben gesagt, jetzt wird es schwierig, das noch zu erreichen.

[00:19:47] Und dann bin ich aber die ganze Nacht durchgegangen und habe es eigentlich wirklich eine Viertelstunde vor Rennende geschafft als 19. Ich wurde dann 18. Weil der Stefan Gruber hinter mir ist ins Königliche. Oder wie sagt man, monegasische Elefantengehege geflogen. Da wurde er noch bestraft.

[00:20:11] Und ich habe ihm gesagt, weisst du, für mich, ich arbeite und das sind meine Ferien und ich habe meine Ferien maximal ausgenutzt. Bis eine Viertelstunde vor Rennende habe ich meine Ferien genossen. Also war nicht immer geniessen, aber auch geniessen. Ja, da war ich wirklich sehr,

[00:20:29] **Lucian Haas:** sehr happy. Deinen Absturz in den See hast du wahrscheinlich nicht genossen. Ich weiß noch, ich saß damals wirklich vor dem Bildschirm und habe Live -Tracking geschaut und sehe noch dieses Bild von deiner Flugspur, die oben so schön längs zieht und mit einem Mal geht ein Knick nach unten und man sieht, diese rote Flugspur geht runter und endet im See. Wie ist das, wenn man so eine Störung hat, den Rettungsschirm wirft und über dem See hängt und weiß und sieht so von der Sinkspur her, ich werde mitten in diesem Wasser landen. Was geht einem da durch den Kopf?

[00:21:06] **Michael Witschi:** Also das Coole war schon, per Zufall, ich habe das trainiert, ich bin vorher schon mit genau derselben Ausrüstung über den Prienstersee gewesen, weisst du, habe den Nordschirm geschmissen und ich hatte einen Sitz ohne Schlaufen, also ich wusste auch, wie ich aussteigen kann im Wasser und meinen Nordschirm habe ich ja überhaupt nicht über den See gezogen, da war ich schon ziemlich weit über dem Land, aber der Nordschirm war dann so stark, da hat mich dann Richtung Süden getrieben und eigentlich war ich fast froh, weil ich habe gedacht, wenn ich mit 40, 50 km/h gegen ein Haus donnere, also Horizontalgeschwindigkeit, dann wird das nicht lustig und das ist etwas, was man definitiv nicht trainiert,

[00:21:54] ein horizontaler Impact am Nordschirm und darum habe ich dann irgendwann gedacht, ja vielleicht muss zwar schwimmen, aber ich habe es schon gemacht, ich weiss genau, in der Luft löse ich meine Schultergurten und im Wasser gehe ich dann rückwärts raus, habe ich dann alles gewusst, eigentlich war ich ziemlich ruhig und eigentlich fast froh, dass ich nicht gegen ein Haus oder sowas gedonnert bin, sondern im See mit dieser Föhngeschwindigkeit dann aufprallte.

[00:22:24] **Lucian Haas:** Wahrscheinlich ist ja dann sogar im See landen und mit dem starken Wind sogar vielleicht in der Form vorteilhaft, dass ja wahrscheinlich dein Schirm und der Nordschirm erst noch von dem Wind so weiter gefüllt, könnte ich mir so vorstellen, dass das halt dann noch so gefüllt bleibt, dass die Leinen gespannt bleiben, du also auch relativ gut dort rauskommst und entsprechend wegschwimmen kannst. War das so?

[00:22:47] **Michael Witschi:** Ja, also der Hauptschirm, der ging ins Wasser, der hat dann wie ein Anker funktioniert und der Nordschirm hat dann wie ein Segel funktioniert und das war unter ziemlich starkem Zug.

[00:23:00] Oder bei diesem, bei meinem Set gingen beides auf die Karabiner, sonst hätte es mich dann vielleicht so in eine Horizontalposition gezogen oder wenn der Nordschirm oben auf den Schultern gewesen wäre.

[00:23:14] Aber ja, das hat ziemlich gut funktioniert, jedenfalls gab es keinen Durcheinander mit den Leinen, die waren voll gespannt vom Hauptschirm oder der war im Wasser. Ich habe dann am Anfang gedacht, ich lasse mich rausziehen ans Ufer vom Nordschirm, aber der Hauptschirm war so ein Anker, das habe ich dann gemerkt, das bringt nichts und dann musste ich das einfach alles zurücklassen und schwimmen.

[00:23:36] **Lucian Haas:** Du bist dann zum Ufer geschwommen. Wie hast du deine Ausrüstung zurückgekriegt oder ist die im See geblieben?

[00:23:42] **Michael Witschi:** Es war lustig, im Moment, als ich landete im See, hat es kein einziges Boot gehabt und das ist eigentlich nicht unbedingt normal, auf diesem See gibt es Boote, aber der Wirt vom Romantica, von diesem Hotel, wo ich übernachtet habe, der hat dann meine Ausrüstung mit seinem Boot geborgen. Dabei war es noch gerissen, er hat gesagt, pass auf, als ich das rausgezogen habe, hat etwas komisch getönt, aber ich war ja dankbar, dass er das für mich rausgeholt hat. Aber dann hat mir der Aaron Duragati noch geholfen, etwas zu nähen am Gurtseck und wir haben über Nacht getrocknet und am nächsten Tag wieder gebraucht.

[00:24:26] **Lucian Haas:** Das heisst, du hast alles getrocknet, hast diesen Notschirm auch wieder eingepackt, den Schirm wieder eingepackt und bist damit weiter gelaufen, weiter geflogen.

[00:24:35] **Michael Witschi:** Ja, ich glaube, das war nah. Ich glaube, einen Tag lang habe ich meinen Ersatzschirm gebraucht und da musst du ja beim Red Bull dann anfragen, ob das okay ist. Ich habe meinen Ersatzschirm einen Tag gebraucht, um diesen der anderen trocknen zu lassen, aber ja, den Sitz habe ich gebraucht, der war so fast trocken dann und den Notschirm haben meine Supporter wieder eingebaut, genau.

[00:25:02] **Lucian Haas:** Ich könnte mir vorstellen, dass so ein Erlebnis schon ziemlich extrem ist und natürlich auch etwas mit einer Macht im Kopf. Warum hast du in der Situation trotzdem entschieden, weiterzumachen, anstatt einfach nur zu sagen, hey, das war ein Zeichen, ich habe jetzt überlebt, aber vielleicht ist das doch nicht meins oder whatsoever, was man da denken kann.

[00:25:22] **Michael Witschi:** Also eben, ich habe gar keine Sekunde daran gedacht aufzuhören, das ging mir gar nicht zu dem Kopf und als dann der Tarkin Cooper angerufen hat, so von der Red Bull Organisation,

[00:25:35] habe ich ihm gesagt, what doesn't kill you makes you stronger, habe ich gar nicht lange überlegt. An diesem Tag war es eigentlich noch etwas besser, als was danach kam. Am nächsten Tag habe ich dann gemerkt, was der Effekt war. Da hatte ich dann wirklich Angst, über Gletscherspalten zu fliegen und da begannen eben auch dann meine Flugfehler. Und eigentlich meine Stärke war ja das Fliegen und nicht das Laufen und meine Stärke wurde dann eigentlich plötzlich meine Schwäche. Aber ich habe nie daran gedacht aufzuhören. Ich kannte eigentlich die Gründe, die Gründe waren von mir aus gesehen dreifaltig und zwar extreme Übermüdung, also langsame Reaktion von mir. Nummer zwei halt der Föhn, der Nordföhn ist nichts lustiges und Nummer drei war der Schirm, der einfach Vollgas nicht stabil war.

[00:26:29] **Lucian Haas:** Du bist Vollgas im Nordföhn geflogen?

[00:26:32] **Michael Witschi:** Ja genau, neben mir der Stefan Gruben mit einem Skywalk und er ist gut gelandet und mich hat es dann weggeräumt. Und weil ich wusste, was diese Dreierkombination war,

[00:26:46] wusste ich auch, dass ich weitermachen kann eigentlich. Wobei mit der Müdigkeit hatte ich schon Probleme, weil der Körper ist so aufgedreht, du bist eigentlich todmüde, aber du bist mit offenen Augen um drei Uhr morgens irgendwo in deinem Camper und da die Müdigkeit, die blieb, war ein Problem bis zum Schluss.

[00:27:08] **Lucian Haas:** Wenn du gesagt hast, es ist dir dann schwerer gefallen, über Gletscherspalten beispielsweise zu fliegen und da kamen dann Angstgefühle auf und sowas, ist das etwas, was dann nur im Wettbewerb war oder hat dich das auch noch irgendwie länger verfolgt? Oder war das nur, dass du sagst, im normalen Fliegen gehe ich solche Risiken nicht ein, im normalen Alltag würde ich bei solchem Nordföhn nicht fliegen, also habe ich diese Sorgen dort nicht? Oder hat es dich doch verfolgt?

[00:27:34] **Michael Witschi:** Ich denke, nach zwei, drei Monaten war ich mental wieder ziemlich normal. Und es ist auch zum Glück bis heute mein einziger Nordschirmwurf geblieben und das unterstützt noch meine Theorie schon, dass diese Dreifaltigkeit, die mich da getroffen hat, im normalen Leben habe ich die nicht.

[00:27:57] Plus eine solche Müdigkeit, normalerweise, wenn ich so müde bin, würde ich nie im Leben fliegen gehen

[00:28:04] und auch der Schirm würde ich heute ja in anderen nehmen. Also jedenfalls war das ziemlich schnell eigentlich verdaut und heute habe ich null Effekte davon.

[00:28:18] **Lucian Haas:** Warum hast du nicht noch eine X -Alps mitgemacht? War das für dich klar von Anfang an, dass du sagst, ich will das einmal probieren, ich will das einmal erleben und das war es für mich? Oder gab es noch andere Gründe dafür?

[00:28:30] **Michael Witschi:** Also ich denke einfach, ich war ja als Unternehmer habe ich mir den Luxus gegönnt auf 80 % zu reduzieren und dann kannst du drei Tage die Woche trainieren und ich habe schon gewusst, wenn ich nochmal gehe und all meine Schwächen auskorrigieren will, dann reicht es nicht, so weiterzumachen als einfach mit einem 80 % Pensum und darum habe ich dann gedacht, wenn ich es nochmal gleich mache, ist es eigentlich erstens schade, weil ich nicht richtig alles korrigieren kann und zweitens ist es dann zu gefährlich und darum war es nie eine Option.

[00:29:10] **Lucian Haas:** War das, dass du selber nicht teilnehmen kannst, aber war das auch die Motivation dahinter, dass du 2017 mit Kriegel die X -Alps Academy gegründet hast? Dass du sagst, okay, dann will ich das zumindest in irgendeiner anderen Weise, diese Idee auch bei dir und bei anderen vorantreiben?

[00:29:27] **Michael Witschi:** Also Kriegel hat mich damals angefragt, hilfst du mit, eben diese Academy zu gründen? Und ich habe einfach gedacht, ja, ich konnte so stark vom Kriegel profitieren und wenn ich was beitragen kann, dann will ich auch mithelfen, dass andere das können. Das war eigentlich die Motivation. Und das vom nicht selber teilnehmen können, das habe ich wahrscheinlich in der Eiger Tour dann ausgelebt oder umgesetzt.

[00:29:52] **Lucian Haas:** Eiger Tour kam dann 2018, hast du glaube ich die erste Edition davon gemacht. Genau. Erklär mal kurz, wissen vielleicht auch nicht alle, die hier zuhören, was ist die Eiger Tour? Das ist ein Hike & Fly Wettbewerb, aber ein ganz besonderer. Was ist das Besondere an der Eiger Tour?

[00:30:07] **Michael Witschi:** Ja, da kommen wir natürlich zum Beginn, was du mich ja gefragt hast, warum liebst du London so sehr? Die Eiger Tour ist eigentlich ein Rennen, das nach meinen Kriterien, wo meine Erlebnisse vom X -Alps Plus, das damals berühmte Vercofly im Süden von der Schweiz, wie synthetisiert. Es gab Elemente, die gefielen mir sehr gut am X -Alps und andere, wo ich sage, wenn du ein Support -Team brauchst, wenn du auf 40 km auf Asphaltstrassen laufen musst, das finde ich nicht so cool. Und aus diesen Erlebnissen kam die Eiger Tour mit dem Ziel, erstens, es ist ein mehrtägiges Rennen,

[00:30:52] zweitens, du brauchst nicht so viel Geld, um ein Support -Team anzustellen und teure Busse, die dir nachfahren. Drittens, es ist das Ziel, dass man nie unter 1600 Meter kommt vier Tage lang, also so ein richtig alpines Erlebnis. Weil das war schon der Teil am X -Alps, wenn du da in Italien 20 km auf einer Strasse rennst und die Autos fahren dir mit 120 km um die Ohren. Das ist nichts Cooles, das machst du einfach, weil du am Rennen bist. Und das wollte ich ausschalten. Und dann eben diese Landerei, starten, landen, das wird extrem trainiert, ist auch sehr anspruchsvoll. Darum sagt ja der Kriegel, der hat ja so einen Zeitungsartikel, wo er sagt, dass die Eiger Tour schwieriger ist als das X -Alps.

[00:31:40] Damit meint er eben technisch schwieriger.

[00:31:43] **Lucian Haas:** Also Landerei, das hast du jetzt noch nicht so ganz. Die Wendepunkte, die du vorgibst, sind immer Berghütten? Genau, fast, fast immer, ja. Und die Leute müssen dort immer einlanden an den Wendepunkten und ein Selfie machen und das ist dann eigentlich der Punkt, wo du sagst, die Wendepunkte, die du vorgibst, sind immer Berghütten. Du hast es erreicht. Und deswegen kommt die Landerei bei der Eiger Tour so stark oder rückt so stark in den Vordergrund.

[00:32:04] **Michael Witschi:** Genau, also du kannst die Boje nicht aus der Luft nehmen, sonst würde es ja wie zu einem normalen Luftwettkampf, also die müssten am Boden genommen werden. Theoretisch kannst du alles zu Fuss machen, also fliegen ist nicht obligatorisch. Aber natürlich, wenn du fliegst, bist du meistens sehr viel schneller. Und warum die Hütten? Die Hütten sind halt cool. Du hast dort eine gewisse Sicherheit, also wenn dir was passiert, sind gleich Leute da. Du hast ein WC, du hast Essen, du kannst auch übernachten. Und du hast Fans, also die Hütten, die finden das natürlich cool, dieses Rennen. Darum bin ich eigentlich auf diese Hütten -Bojen gekommen.

[00:32:53] Also das sind, sagen wir, 20 bis 35 Hütten, die in vier Tagen ankommen. Und abgeflogen werden.

[00:33:03] **Lucian Haas:** Was ist für dich, ich meine, du organisierst das Ganze, da steckst ja auch sicherlich einiges an Geld rein, aber auch natürlich sehr viel an deiner Zeit und deiner Energie. Was ist deine Motivation daran, sowas zu organisieren? Und letzten Endes, du fliegst ja nicht mit, wenn ich das richtig verstehe, sondern du als Organisator bist natürlich am Boden und verfolgt das Ganze und musst andere Sachen dann da noch organisieren, letzten Endes.

[00:33:29] Was fasziniert dich daran? Zu sagen, ich investiere meine Energie dort rein.

[00:33:34] **Michael Witschi:** Ja, ich denke, das Hauptargument ist schon meine Kunden, also die Piloten, die dann nach diesen vier Tagen mit diesen leuchtenden Augen kommen, sagen, wow, danke vielmals, das war wieder einmal ein geniales Erlebnis.

[00:33:53] Ich denke, das ist die Hauptmotivation. Als Unternehmer ist es ein ganz schlechter Deal. Extrem hohes Risiko ohne irgendwelche... Also ich verdiene nichts, meine Stunden sind gratis, oder? Aber als Unternehmer dürfte ich das nicht machen, als Gleitschirm-Blog und selber Hikenflyer will ich das meinen Leuten eigentlich ermöglichen. Und natürlich, ich mache so teilweise dann mit. Ich habe schon meine drei, vier coolen Landungen und Hüttenanflüge und so, für das reicht es schon.

[00:34:33] Und es ist für mich auch eine Gelegenheit, immer wieder nach Grindelwald zu kommen, weil ich ja meine Fliegerkarriere gestartet habe. Und es gibt mir ein Gefühl für den Hikenfly -Markt. Und jetzt auch als Gleitschirmhändler, Hersteller finde ich das sehr wertvoll.

[00:34:53] **Lucian Haas:** Gleitschirmhändler, Hersteller, das Thema kommen wir gleich noch zu. Bleiben wir nochmal bei dieser Eiger -Tour. Die vielen Top -Landungen, die die Leute dort machen müssen. Jede Landung, hatten wir am Anfang schon, ist auch immer ein erhöhtes Risiko. Man kommt mit Schwung auf einen harten Boden, in die Nähe des harten Bodens und muss immer riskieren, sich was zu brechen, ein Band abzureißen oder was auch immer. Das heißt, du mutest mit der Route, die du dort legst und den teilweise sehr exponierten Landungen an diesen Berghütten, die da nötig sind, mutest du den Teilnehmern ja einiges zu. Muss man da eigentlich, wenn man sich bewirbt, um da teilnehmen zu können, muss man irgendwas nachweisen, dass man sagt, ich habe überhaupt die Skills, in so exponierten Geländen landen zu können? Und wie kann man sowas nachweisen?

[00:35:40] Muss man da ein Video einschicken oder was macht man da?

[00:35:43] **Michael Witschi:** Bei mir muss man sich bewerben. Man kann sich nicht einfach anmelden. Man kann sich anmelden, muss dann akzeptiert werden. Sicher schaue ich mal die Resultate an der vergangenen Rennen. Also schon mal die Erfahrung. Also schon mal die Erfahrung. Die jemand gemacht hat. Dann, wenn ich Zweifel habe, dann sage ich, schick mir mal ein Top -Lander -Video. Eigentlich das Top -Landern ist schon das Hauptkriterium, was ich sehen möchte. Und wenn ich dann immer noch Zweifel habe, dann sage ich, schau, ich habe eine Akademie gegründet, genau um Leuten den Einstieg sicher zu ermöglichen. Die Akademie ist ein geführter Tour mit einem Fluglehrer. Und nach diesen vier Tagen Akademie, wenn dann der Fluglehrer sagt, ja, diese Person ist geeignet, dann kannst du dann das Jahr darauf als Teilnehmer kommen.

[00:36:38] Was das Schwierigste ist, ist eigentlich das Mentale, weil eigentlich spielt dein Flugkönnen gar nicht so eine grosse Rolle. Wenn du nicht so gut bist, aber dafür halt drei Kilometer weiter eine riesen Wiese ansteuerst, dann bist du safe. Und dann ist das eigentlich für mich okay, als Organisator. Hingegen, wenn du super fliegst, aber du machst eine noch viel krassere Landung, als du super fliegen kannst und du brichst dir was, dann gehörst du eigentlich nicht an die Eigentour. Und das versuche ich den Leuten zu erklären, aber ich kann es nicht testen. Ich müsste fast so einen

Psychotest machen. Weil es gibt ja Leute, die sind zwar technisch sehr gut, aber die kommen im Wettkampfmodus in etwas rein, wo sie jegliche Grenze überschreiten dann.

[00:37:30] Und da fallen sie schon wieder. Und dann gibt es andere, die sind sehr vernünftig und die fliegen nicht so gut, aber die bleiben immer im grünen Bereich. Die sind sehr willkommen. Und das ist das Schwierige. Da kommt noch ein bisschen Menschenkenntnis, Einschätzung dazu.

[00:37:49] **Lucian Haas:** Erlebst du es denn bei diesen Wettbewerben? Gibt es viele Leute, die «vernünftig» sind? Also wo du wirklich siehst, die steuern immer nicht die Landung im felsendurchsetzten Gelände knapp neben der Berghütte an, sondern die landen wirklich irgendwie zwei Kilometer entfernt noch auf der halbwegs grünen Wiese am Hang und wissen, die müssten dann halt vielleicht noch 100 Meter aufsteigen und sonst irgendwas. Aber die das immer risikoarm machen. Oder verleitet nicht so ein Wettbewerb eigentlich dahin, dass wirklich 90 Prozent der Leute sagen, wenn die anderen da oben schon landen, ich muss das irgendwie auch können. Aber dann damit eigentlich sehr schnell verleitet werden. Über die eigenen Grenzen zu gehen.

[00:38:31] **Michael Witschi:** Also die letzten paar Jahre, muss ich sagen, finde ich, ist die Szene ein bisschen vernünftiger geworden schon mal. Gleichzeitig habe ich die Pro -Kategorie abgeschafft. Dort waren die richtig krassen Hütten drin. Da gab es auch zum Teil von guten Piloten dann Beinbrüche und so. Die habe ich abgeschafft. Also das heisst, ich habe da eigentlich das Niveau schon runtergesetzt. Und es ist schon so, der Wettkampftruppe, die anderen sind auch dort, ich mache das auch. Das existiert.

[00:39:03] Jetzt am letzten Jahr zum Beispiel war der Lötschenpass so eine Schlüsselstelle. Da hat es eigentlich auch Nordwind gehabt. Und die Leute sind zum Teil rückwärts in einem hangrunterfallenden Wind gelandet. Und da habe ich mir vorgenommen, um das künftig zu vermeiden, muss ich vielleicht noch einfach Sicherheitsbeugen setzen. Das beginne ich jetzt dieses Jahr. Wo halt die Leute reinlanden müssen. Wo es sich dann nicht mehr lohnt, rauszustarten bis zum nächsten Händepunkt.

[00:39:38] Also zusammenfassend, die Sicherheit ist besser geworden. Das Gros ist vernünftiger geworden. Aber der Wettkampfdruck, das ist ein psychologischer Effekt, den wird es immer geben.

[00:39:51] **Lucian Haas:** Würdest du sagen, die Leute sind vernünftiger geworden? Oder ist das, was du vielleicht auch siehst, dass man sagt, die Skills der Leute sind auch allgemein besser geworden? Du hast gesagt, bei der ersten Eiger -Tour, da waren halt der Pädel von Kennel und Kriegel Maurer, die haben als einzige im Grunde diese Gegenhanglandungen gezeigt. Und du hast gesagt, wow, was macht ihr denn da? Und mittlerweile ist dieses Wissen, dass das geht, und dass das auch mit einem Gleitschirm geht, wo man früher vielleicht sagte, das kann so landen, das können nur die Drachen aus solcher Überfahrt heraus und so was. Und mittlerweile geht das halt auch mit dem Gleitschirm. Und das können immer mehr Leute. Oder üben zumindest immer mehr Leute. Und können das halbwegs, sage ich mal. Ist das so etwas, wo du auch siehst, über die Jahre hinweg gesehen, von dem Durchschnitt der Piloten, die bei dir teilnehmen, sind auch einfach die Fähigkeiten viel besser geworden?

[00:40:42] **Michael Witschi:** Ja, ich denke, die Fähigkeiten sind sicher besser geworden. Wobei jetzt zum Beispiel die Hikenfly -Szenen in der Schweiz, die wirklich vorne dabei sind, das ist immer noch eine ziemlich kleine Gruppe Leute. Oder die Hikenfly -Rennen in der Schweiz, werden jetzt nicht von 300 Leuten überrannt. Und die Schweiz hat doch immerhin 18 '000 aktive Piloten. Also tendenziell ja, das Niveau ist gestiegen, aber diejenigen Leute, die wirklich Hikenfly auf einem hohen Niveau trainieren, die sind immer noch wenig.

[00:41:22] **Lucian Haas:** Und ist deine Eiger -Tour so gesehen nicht etwas zu viel für die meisten, die vielleicht auch heute schon daran teilnehmen?

[00:41:30] **Michael Witschi:** Wie gesagt, wenn jemand, wenn jemand mental stark ist, und technisch nicht so stark, dann ist er am richtigen Ort. Und ich habe solche Kunden, die sagen auch im GmbH, denkst du, ich kann kommen? Ja, du musst nicht super schnell sein, und wenn du halt nicht fertig fliegst, aber du hast ein wunderbares Erlebnis während vier Tagen in einer extremen alpinen Umgebung, und du bleibst sicher, dann bist du willkommen. Dann ist es halt auch so, dass ich, ich bin eigentlich das einzige Rennen, was ein sehr grosses, also ein grosses internationales Feld hat.

[00:42:10] Meistens 12 bis 16 Nationen kommen. Das ist eigentlich das einzige Hikenfly -Rennen der Schweiz. Und somit bekommst du halt, sagen wir jetzt, noch Spitzenathleten aus anderen Ländern dazu, sodass man diese 60 Plätze, die ich habe, schon vernünftig füllen kann.

[00:42:29] **Lucian Haas:** Springen wir mal ein bisschen im Thema und wieder zu dir, und deiner Fliegerei zurück. Ich habe gesehen, du hast als Gleitschirmflieger angefangen, aber in den letzten Jahren hast du dann auch versucht, dich im Grunde zu erweitern. Du hast das Drachenfliegen bzw. Starflügerfliegen gelernt, bist Archäopteryx geflogen. 2023 hast du dann auch einen Segelflug brevet gemacht.

[00:42:54] Warum suchst du diese Erweiterung? Und was gibt dir beides, wenn du vergleichen kannst, Gleitschirmfliegen und Segelfliegen beispielsweise? Für

[00:43:04] **Michael Witschi:** mich waren zwei Gründe. Erstens ist das meine Altersvorsorge, das Segelfliegen. Es war noch verrückt, weil eigentlich ist es anspruchsvoller als Gleitschirmfliegen, aber trotzdem denke ich halt, vor allem physisch ist es deutlich weniger anspruchsvoll.

[00:43:20] Das war Grund Nummer eins. Grund Nummer zwei habe ich mir gesagt, mit 45 ist es gut, einfach was Neues zu lernen. Es ist auch der letzte Moment, sage ich, wo du noch einigermaßen mit normalem Aufwand gut fliegen kannst. Als Segelflug - oder Motorflugpilot. Das war eigentlich meine Motivation, warum ich damit gestartet habe. Weisst du, weil diese sieben Stunden da mit den B -Händlern immer im Wallis am Ziehen und Schauen, dass der Schirm nicht klappt. Irgendwie denke ich, das ist schon mühsam eigentlich. Vor allem die Streckenflüge, oder? Das heisst für mich, der Segelflug ersetzt vor allem diese langen Streckenflüge. Mit dem Gleitschirm.

[00:44:06] Und da bin ich einfach viel angenehmer unterwegs. Ich bin in meiner Kabine, habe keine kalten Hände, kann mit zwei Fingern in meinen Flieger fliegen. Ich kann mit dem Transponder durch die Lufträume durch. Das ist noch ein Vorteil mehr.

[00:44:25] Und natürlich, ich kann damit die Königsklasse, das ist für mich das Föhnwellenfliegen, ich kann in die Königsklasse vom Fliegen eintreten. Was ich auch sofort gemacht habe.

[00:44:40] Weil der Gleitschirm ist für mich nach wie vor das Starten, Landen ist das Unglaubliche. Überall starten, überall landen. Extrem unkompliziert. Sehr nah am Gelände sein. Die Kombination mit dem Wandern, dem Hiken hast du nicht beim Segelflieger. Wenn ich einen Segelflugtag habe, gehe ich immer am Morgen eine Stunde laufen, zuerst im Wald, damit ich diesen Teil abgedeckt habe. Und dann sitzt du einfach in deinem Cockpit da. Auch für mich hat der Gleitschirm eine extreme Berechtigung. Aber dann so richtig gute Tage, wo

[00:45:19] mit dem Gleitschirm kommst du dann zum Teil nicht zum nächsten Thermik. Und mit dem Segelflieger kannst du ganz andere Gebiete anfliegen. Ich habe extrem viel dazugelernt. Du kommst dann in Thermiken rein, wo du mit dem Gleitschirm nicht kommst. Umgekehrt kennst du von Gleitschirmorten, wo der Segelflieger nicht hingehet. Diese Kombination ist extrem bereichernd. Und dann halt eben die Föhnwellenfliegerei, die ist gewaltig, gewaltig. Da kannst du dann theoretisch an einem Dezembertag von morgens um 8 bis abends um 5 fliegen gehen.

[00:46:00] **Lucian Haas:** Aber wie gehst du denn dann mit den zwei Herzen vielleicht, die jetzt in deiner Brust schlagen rum? Du hast jetzt über Pfingsten beispielsweise, wir hatten super tolles Wetter, gerade auch in den Alpen, da wurden Rekordflüge wahrscheinlich sowohl mit Gleitschirm wie auch mit Segelflieger gemacht. Also wonach entscheidest du jetzt für dich zu sagen, heute ist ein Segelflugtag? Nein, heute ist ein Gleitschirmflugtag. Also was zieht dich mal in die eine und mal in die andere Richtung?

[00:46:25] **Michael Witschi:** Boah, also jetzt an Pfingsten war ich nicht einmal Segelflieger. Ist halt auch so, unser Verein hat ja die Vereinsflieger und die sind dann irgendwann mal

[00:46:38] blockiert, wobei Pfingstmontag hatte ich eigentlich den Doppelsitzer reserviert, aber ich hatte dann eine Kollegin mit gebrochener Hand und die sagte, ja, ich will wieder mal in die Luft mit dem Gleitschirm. Und da habe ich gesagt, okay, wir fliegen vom Wallis rüber in den Kanton Bern. Ich denke, das kommt so drauf an. Also ist klar, die Mikroflugtage, die machst du mit dem Gleitschirm. Mit dem Segelflieger irgendwo eine Stunde an einem Fels drehen, das ist erstens gefährlich, nicht so lustig, extrem aufwendig. Also Mikroflugtage sind mit dem Gleitschirm vorbehalten,

Hike -and -Fly -Tage sowieso. Weisst du, im Herbst gibt es ja oft die Tage, zum Beispiel im Wallis, wo du noch im November auf 4000 kommst, aber ganz kleine, wenige Thermik.

[00:47:26] Du musst wissen, wie du da reinkommst. Geht nur mit dem Gleitschirm. Dann gibt es die Föhntage, die sind sowieso mit dem Segelflieger vorbehalten. Und dann gibt es diese Tage, wo die Thermik über grosse Strecken sehr gut ist. Da zieht es mich schon in den Segelflieger rein. Weisst du, wenn du von der Schweiz bis Monaco super Wetter hast, dann kannst du schon gewaltige Strecken mit dem Segelflieger machen. Und so denke ich so. Und dann ist es auch ein bisschen noch sozial. Wenn ich mit meinem Sohn oder meinem Bruder Gleitschirmfliegen gehe, ist es dann ein sozialer Anlass. Und dann sage ich jetzt, teile ich mal meine Passion mit der Familie.

[00:48:11] Und dann gehe ich nicht Segelfliegen.

[00:48:13] **Lucian Haas:** Ich habe neulich ein Bild mal gesehen, ich glaube auf Instagram oder sowas, da warst du mit deinem Sohn aber im Segelflieger unterwegs. Ich habe jetzt verstanden, du gehst mit ihm auf Tandemfliegen wahrscheinlich und nimmst ihm einen Daumen mit. Was gefällt deinem Sohn besser, Segelfliegen oder Tandemfliegen, also mit dem Gleitschirm?

[00:48:27] **Michael Witschi:** Ich denke schon Segelfliegen. Der will jetzt Linienpilot werden und das ist halt schon dem am nächsten. Wobei beim Gleitschirm hat er den Vorteil, dass er schon alleine fliegen darf, weil er ja 15 ist. Also könnte er dann Segelfliegen auch, aber er ist nachtdicht in der Schulung. Ich denke, er macht beides sehr gerne. Er wächst eigentlich mit beidem gleichzeitig auf. Von Anfang an kann er Gleitschirmfliegen und Segel fliegen.

[00:48:57] **Lucian Haas:** Fliegst du eigentlich, ich meine du hast jetzt auch den Vergleich mit deinen anderen Segelfliegerkollegen. Du bist davor, bevor du angefangen hast mit dem Segelfliegen, bist du schon über 20 Jahre lang Gleitschirm geflogen. Fliegst du in irgendeiner Weise anders, weil du diese Gleitschirmerfahrung hast? Liest du die Luft anders? Liest du ein Gelände anders als so ein klassischer Segelflieger?

[00:49:19] **Michael Witschi:** Ja, ganz sicher. Ich denke, bei meinem Verein gab es schon am Anfang ein bisschen, soll ich sagen, hat es gehappert, weil ich oder bei uns gibt es so Regeln, du fliegst zuerst immer nur im Kegel, wo du wieder zurückkommst und dann vielleicht mal in den Jura, aber sicher nicht in den Alpen. Und ich habe gesagt, weisst du, ich fliege seit 20 Jahren in die Alpen. Warum willst du mir jetzt sagen, wo es ein Lee gibt vom Talwind? Das weiss ich ja schon lange. Also ich bin sicher beim Segelfliegen viel schneller vorwärts gegangen als ein durchschnittlicher Segelflugpilot. Und das hat dann bei gewissen natürlich ein bisschen Stirnrunzen gegeben, bei gewissen Gefliegerkollegen. Aber ich denke, sie haben das dann verstanden, weil ich habe, ja, ich kenne jede Ecke von Engadin bis irgendwie in Frankreich und

[00:50:11] kenne ich alles. Und das bringt sehr viel, weil wenn du etwas kennst, du fliegst hin, du weisst schon, wie es funktioniert.

[00:50:19] Das ist das Gute. Das Schlechte denke ich manchmal, ich drehe viel zu viel mit dem Segelflieger. Manchmal denke ich, ich habe immer noch das Gleitschirm im Hirn.

[00:50:28] **Lucian Haas:** Du willst immer noch bis zur Wolke hoch, wo du eigentlich mit dem Segelflieger sagst, Quatsch, flieg einfach direkt 30 Kilometer weiter, da hinten steht die nächste Termin. Damit kannst du genauso ein bisschen drei Kreise machen und dann fliegst du schon wieder weiter.

[00:50:40] **Michael Witschi:** Das denke ich manchmal, das ist ein bisschen hinderlich. Das letzte Mal war ich vor drei Wochen im Wals und dann sehe ich diese Segelflieger unten durchschiegen auf 2000. Ich hänge immer an der Wolke. Und dann denke ich, ja, vielleicht ist es auch hinderlich, dass man dann, also nicht für den Fun, aber halt für die Leistung. Du bist halt ein bisschen langsamer unterwegs mit dem Segelflieger. Und ich habe halt auch Respekt von der Aussenlandung mit dem Segelflieger. Hattest du schon mal eine? Nein. Nein, ich bin wirklich sehr konservativ.

[00:51:13] **Lucian Haas:** Also beim Segelfliegen fürchtest du das Landen, was du beim Gleitschirmfliegen hingegen suchst?

[00:51:19] **Michael Witschi:** Ja, ich fürchte nicht das Landen, aber ich fürchte das Landen ohne Piste. Weil wenn du mit 90 kommst und irgendwas siehst du nicht, irgendein Graben oder das braucht dann wenig und dann gibt es mindestens einen groben Materialschaden. Und auch wenn alles gut läuft, dann ist es auch gut, wenn alles gut läuft, verlierst du irgendwie zwölf Stunden. Du musst dann irgendwie nach Hause kommen, den Anhänger suchen, wieder dorthin fahren, wo du bist, den Flieger zerlegen, einräumen, wieder nach Hause fahren, wieder aufbauen. Ja, dafür will ich meine Zeit nicht ausgeben.

[00:51:55] **Lucian Haas:** Das mit Gleitschirmfliegen ist natürlich viel einfacher. Man faltet zusammen, steckt es in den Rucksack und setzt sich in die Bahn und fährt wieder nach Hause. Genau. Und

[00:52:02] **Michael Witschi:** das ist eben schon was Geniales. Du kannst einfach überall landen mit dem Gleitschirm. Das ist ein Riesenvorteil.

[00:52:09] **Lucian Haas:** Segelflieger sprechen ja so manchmal ein bisschen abschätzig über Gleitschirmflieger. Zumindest in Deutschland gibt es so Bezeichnungen, gibt es vielleicht in der Schweiz genauso. Die Teebeutelflieger heißt es dann oder ach, da sind die Luftbojen wieder unterwegs, weil die da einfach nur wie festgenagelt am Himmel stehen und man kann immer nur drumrum kurven und kreisen. Erlebst du sowas in der Schweiz? Also willst du da, wenn du Gleitschirm fliegst oder wenn deine Segelfliegerkollegen wissen, dass du mit dem Gleitschirm auch unterwegs bist, dass sie dich ein bisschen schräg angucken?

[00:52:39] **Michael Witschi:** Ja, die sagen da, deine Kollegen waren wieder viel zu viele da in der Luft. Die sagen, dein Taschentuch oder die Taschentücher und so. Ja, das ist sicher. Es ist halt immer, wenn man den Luftrahmen teilt, gell. Ich selber, mich stört es nicht. Natürlich, manchmal ist es wirklich schwierig, wenn bei uns extrem viele Schirme in der Luft sind. Mit dem Segelflieger musst du halt manchmal ausweichen. Ich finde es einfach schade, wenn die Gleitschirme keinen Flarm haben und dann noch irgendwie in die Wolke reingehen. Die sind sich nicht bewusst, dass bei uns zumindest in der Schweiz wäre es legal möglich, dass ein Segelflieger in die Wolke reinfliegt, in den Wolkenflugzonen. Aber das macht heute niemand mehr, weil wir wissen alle, es gibt Tote, weil gewisse Gleitschirme einfach reingehen.

[00:53:26] Das ist dann für mich das Einzige, was mich dann als Segelflieger ein bisschen stört. Sonst eben, ich kann beide Seiten verstehen. Beides geht gut, mehr oder weniger. Es sollten einfach alle Flarmen haben und mindestens nicht in die Wolke hinein.

[00:53:43] **Lucian Haas:** Du kannst ein bisschen Botschafter spielen. Wie könnte man denn hier zwischen diesen beiden Szenen für mehr Verständnis sorgen oder auch für mehr Austausch? Ich denke, man kann ja auch von beiden Seiten lernen.

[00:53:53] **Michael Witschi:** Ich denke, es würde wirklich jedem Segelflieger gut tun, einmal einen Tandemflug mit dem Gleitschirm zu machen. Und jedem Gleitschirmflieger tut es gut, mal mit dem Segelflieger mitzukommen. Ich mache das, ich nehme eigentlich mit dem Segelflieger nur Gleitschirmpiloten mit. Ich suche keine Fussgänger, weil die Gleitschirmpiloten, erstens die meisten vertragen das, die anderen müssen ja kotzen. Plus die Gleitschirmflieger haben dann mal noch einen Eindruck, wie ist es, ein weisser Schirm vor der Wolke, noch einer ohne Flan. Einfach, dass sie auch ein bisschen sensibilisiert werden über die Segelflieger. Plus natürlich die Segelflug -Community, die ist ja tendenziell am

[00:54:39] Aussterben. Und ich denke, das beste Pool, um den Segelflug vor dem Aussterben zu retten, sind die Gleitschirmpiloten. Leute, die beides machen, oder vielleicht mal auch rüber wechseln, sind eigentlich die besten Nachwuchstalente für den Segelflieger.

[00:54:56] **Lucian Haas:** Also Leute wie du, wo du sagst, Gleitschirmflieger, ihr werdet auch irgendwann etwas älter, vielleicht wollt ihr dann auch noch weite Strecken ruhiger fliegen, als ihr es bisher mit B -Handle -Gymnastik die ganze Zeit dort machen müsst im Wallis. Kommt doch mal zu uns, fliegt mal bei uns mit.

[00:55:11] **Michael Witschi:** Genau, genau. Und die bringen halt schon einen Rucksack, oder die lernen viel schneller, die sind meistens auch viel aktiver, weil sie schon vorher ein Hobby ziemlich stark ausgeübt haben.

[00:55:23] **Lucian Haas:** Wechseln wir nochmal das Thema. In diesem Jahr hast du ja noch ein, ich sag mal, neues Abenteuer in Anführungszeichen gestartet. Du hast dich an AirDesign beteiligt und bist da jetzt der CEO. Genau. Wie kam es dazu?

[00:55:38] **Michael Witschi:** Ja eben, seit sieben Jahren bin ich Importeur von AirDesign in der Schweiz und schon vor einer Weile hat mich der Martin Gosner dann irgendwann mal angesprochen. Du, Stefan und ich, wir sind langsam in der Nachfolgeplanung und so.

[00:55:57] Eigentlich der Beweis, dass man mit der Leidenschaft auch arbeiten kann, war für mich mein Job als Importeur. Noch vorher habe ich ihm gesagt, ich bin nicht mit der Fliegerei arbeiten, weil ich will nicht Arbeit und Leidenschaft vermischen oder so Hobby vermischen. Und dann habe ich gemerkt, genau sieben Jahre Importeur von AirDesign und das hat mir immer Spass gemacht. Und da habe ich gedacht, ja eigentlich, ja, warum nicht? Hatte dann noch eine Solarfirma gegründet, aber dann ist der Markt ziemlich eingebrochen letztes Jahr. Und dann habe ich dann irgendwann gedacht, ja okay, das, vielleicht ist es ein Wink, vielleicht ist es ein Zeichen. Und dann habe ich dann letzten Sommer irgendwann Martin gesagt, okay, ich bin bereit.

[00:56:46] **Lucian Haas:** Wenn du eigentlich nicht Arbeit mit deinem Hobby verbinden wolltest, warum bist du denn dann vor sieben Jahren überhaupt schon Importeur von AirDesign geworden?

[00:56:55] **Michael Witschi:** Das ist eine lustige Geschichte. Martin hat mich auch immer bearbeitet schon vorher und ich habe gesagt, schau, ich habe keine Zeit, keine Zeit. Ich war damals in der Politik, ich war im Gemeinderat von Langenthal und bin dann da ausgestiegen und das war ein 20 % -Pensum und ich habe mir dann gesagt, schau, diese 20 % habe ich ja jetzt auch neben meinem Hauptberuf gemacht. Ich möchte die nicht wieder mit dem Hauptberuf füllen, sondern mit etwas ganz anderem. Und dann habe ich dann Martin angerufen und gesagt, schau, ich mache das, einfach mit einem 20 % -Pensum. Das ist die Geschichte dahinter.

[00:57:34] **Lucian Haas:** Aber jetzt war trotzdem das Problem oder Problem in Anführungszeichen wieder, wenn du sagst, du wolltest aber eigentlich nicht dein Hobby mit der Arbeit verbinden, jetzt hast du es ja doch gemacht. Was war der Antrieb dafür, zu sagen, okay, ich vermische es trotzdem, ich lasse mich darauf ein?

[00:57:50] **Michael Witschi:** Ich denke, also sicher mal das Produkt ist ja, das gefällt mir, das ist mein Herzensprodukt, der Gleitschirm und ich kannte die AirDesign schon von diversen Produkten, die ich selber geflogen bin und ich dachte, ja, mal was ganz, also ganz Neues. Es war neu im Sinne von Gleitschirm auch verkaufen, nicht nur brauchen. Und ich glaube, der Challenge, der hat mir gefallen.

[00:58:17] **Lucian Haas:** Du hast mit der Beteiligung auch den Firmensitz in die Schweiz verlegt. Ursprünglich kommt AirDesign aus Österreich, hat auch noch Entwickler in Frankreich sitzen. Warum in die Schweiz?

[00:58:32] **Michael Witschi:** Erstens sicher, weil ich, das ist halt mein Rechtssystem, das ich jetzt seit vielen Jahren kenne als Bürger, als Unternehmer.

[00:58:43] Also sicher mal, ich kenne es. Die EU kenne ich nicht gut.

[00:58:50] Zweitens ist halt die Schweiz einfach, was soll ich sagen? Ich sage immer, du Schweizer, du sollst dich nicht beschweren über dein Land. Wenn du dich beschwerst, geh in die Politik und versuch etwas zu ändern. Wir haben so ein kleines Land und wir haben eine sehr direkte Demokratie.

[00:59:09] Das heisst für mich auch, wir sind anpassungsfähiger als eine EU. Wir sind ja auch einfach, wie soll ich sagen, besser aufgestellt, was Steuern und Verwaltung angeht. Staatsverschuldung ist für mich ein Riesenthema. Ich finde halt einfach, wie kann es sein, dass sich ein Staat so brutal verschulden kann, während jede Firma, die das macht, sofort Konkurs geht. Und in der EU sind halt jetzt etliche Staaten, man kann sich massiv verschulden. Und ich möchte eigentlich nicht in einem Staat eine Firma haben, wo ich, also Schulden sind ja künftige Steuern eigentlich. Weil der Staat, wenn er dann die Schulden immer mehr bedienen muss, abzahlen muss oder schon nur die Zinsen zahlen, muss er entweder die Leistungen runterfahren oder die Einnahmen erhöhen.

[01:00:02] Und die Einnahmen sind halt Steuern. Und somit ist für mich die Schweiz halt auch eine gewisse Rechtssicherheit für die Zukunft. Da wir zum Glück jetzt noch eine Schuldenbremse haben. Ihr habt die ja, glaubt, auch noch in Deutschland. Habt ihr die noch? Oder wurde die gekippt?

[01:00:22] **Lucian Haas:** Offiziell gibt es sie noch, aber wird halt immer darüber diskutiert, ob man sie zumindest zeitweise aushebelt, was auch immer das heisst.

[01:00:30] **Michael Witschi:** Das kommt für mich dazu, obwohl, es gibt auch Leute, die sagen, eine direkte Demokratie ist eine

[01:00:37] Rechtsunsicherheit, weil die Bevölkerung kann irgendwas Irrsinniges beschliessen und dann muss es umgesetzt werden. Also man kann es von beiden Seiten sehen, die direkte Demokratie.

[01:00:47] **Lucian Haas:** Aber so ein Standort in der Schweiz, ist der nicht, wenn du mit dem auch viel in den EU-Raum ansonsten verkaufst und so was, ist das nicht auch nachteilig? Also ich erlebe das immer, wenn ich irgendwelche Päckchen aus der Schweiz kriege, muss ich hier immer noch 20 % Zoll nachzahlen oder sonst irgendwie was. Oder es muss irgendwie auf irgendwelchen komischen Umwegen, jemand nimmt es mal mit nach Italien, weil er gerade da ist und schickt mir das Paket von dort aus zu und so was. Also ist das nicht, von daher gesehen, wäre nicht ein Standort in Österreich für euch noch besser?

[01:01:19] **Michael Witschi:** Also du hast vollkommen recht und ich bin da, wie man auf Bernd Rüschi sagt, auf die Schnur gefallen. Ich habe es riskiert, am Anfang die EU bedienen zu wollen aus der Schweiz. Es geht, aber es ist sehr nachteilig. Wirklich viel zu viele Nachteile. Und darauf habe ich ja direkt dann die Firma in Frankreich gegründet und jetzt wird die ganze EU von Frankreich abgewickelt.

[01:01:51] **Lucian Haas:** Das heisst, dein Firmensitz, also der Hauptsitz, Headquarter oder wie auch immer man es nennt, das heisst jetzt Air Design AG, die hat ihren Sitz in der Schweiz, aber du hast dann quasi deine Vertriebsgesellschaften oder sonst was, die sitzt in Frankreich.

[01:02:08] **Michael Witschi:** Genau, Air Design, leider sage ich, ist die Mutter, die sitzt in Wolfenschießen im Engelberger Tal und Air Design Europe sitzt unten bei Saint-Hilaire, also wenn das heisst La Terrasse, das Dorf und von da aus wird eben die ganze EU abgewickelt.

[01:02:29] **Lucian Haas:** Von der Wahrnehmung her, ich meine ursprünglich von der Geschichte her mit von der Gründung von Air Design, da war das immer ein österreichisches Unternehmen. Dann schon seit ein paar Jahren arbeiten die halt auch mit den französischen Kollegen da zusammen, du bist jetzt in der Schweiz. Wie glaubst du denn, wird dieses Unternehmen künftig wahrgenommen werden? Wirst du neben Advance künftig ist Air Design dann irgendwann auch eine in Führungszeichen Schweizer Marke oder wie positioniert ihr euch da?

[01:02:59] **Michael Witschi:** Ja natürlich, sagen wir mal kulturell, Air Design hat, wie du das sagst, seit einigen Jahren ein starkes Standbein in Frankreich.

[01:03:11] Wenn man die letzten fünf, sechs Jahre anschaut, ist es eigentlich ein österreichisch-französisches Unternehmen. Natürlich, der Sitz war immer in Österreich, aber schon viel Kommunikation, diese lustige Art, wie man sich positioniert, ist eigentlich schon auch von den Gründern, aber auch von den Leuten in Frankreich gekommen. Die Gurzeuge werden, seit wir Gurzeuge machen, in Frankreich entwickelt und ich sage immer, ich sitze genau in der Mitte. Ich bin zwischen den beiden Orten wirklich genau in der Mitte und auch, denke ich, auch kulturell eigentlich in der Mitte, weisst du, zwischen den Franzosen und den Österreichern. Von dem her passt das für mich eigentlich sehr gut. Und dann, ja,

[01:03:58] wie positioniert man sich? Made in Switzerland ist es ja sowieso nicht, oder das ist ja keine, doch, es gibt eine kleine Gleitschirmmarke, die ist wirklich hand-made in Switzerland, aber die kennt gar niemand, die ist so klein. Fly Fat ist das, oder wie ist das? Ja, genau, du kennst die, bravo.

[01:04:17] **Lucian Haas:** Zwangsläufig, ich beschäftige mich ein bisschen mit der Gleitschirmszene, ist mir die schon aufgefallen.

[01:04:21] **Michael Witschi:** Aber eben viele kennen das ja nicht, aber die sind wirklich made in Switzerland. Bei uns wäre es, ja, wir sind eine Schweizer Marke, wie Advance ein bisschen weniger, weil eben unsere Entwicklung wird dann schon auch in Frankreich und immer noch im Zildertal bei Stefan passieren, oder? Also ich, ich würde mich eigentlich als trinational dann schon definieren. Wir können nicht nur sagen, wir sind nicht nur Schweizer, wenn doch eine Mehrheit der Mitarbeiter in Frankreich arbeiten.

[01:04:57] **Lucian Haas:** Und hast du die Firma übernommen in einer Zeit, wo, was man so hört, allgemein die Gleitschirmszene derzeit auch nicht wirtschaftlich so toll dasteht?

[01:05:09] Wie sieht es da mit Airdesign aus und wie siehst du das für dich? Wird sich der Markt wieder etwas besser erholen oder welche Zukunftsaussichten siehst du allgemein für den Gleitschirmmarkt? So als Unternehmer gesprochen.

[01:05:23] **Michael Witschi:** Also eben Airdesign ist eine sehr, sehr solide Firma. Die ist, die habe ich eigentlich aus der Stärke übernommen. Nicht, nicht in einer Schwächephase oder so. Aus dieser Stärke, diese Stärke muss ich

[01:05:39] weiterführen. Unser Vorteil ist, dass wir sehr, wir sind sehr, sage ich das mal, effizient. Relativ klein, aber nicht so klein. Also weisst du, es gibt dann nach unserer Grösse gibt es dann fast nur noch die Ein -Mann -One -Mann -Shows oder? Und wir sind, wir sind doch noch, sagen wir mal, strukturiert, gut organisiert. Jetzt ist sicher der Umbruch, der grosse Challenge ist jetzt halt dieses, oder ich alles neu aufsetzen. Es gibt ein bisschen Turbulenzen und so. Das, diese Phase, aber das sind wir jetzt eigentlich schon am abschliessen. Wir sind, wir kommen jetzt wieder eine, in eine Ruhephase. Und wie gesagt, wir können wirklich viele stärken von, von den, von den alten Gründern zum extrem jungen Team jetzt in Frankreich und, und meinen Connections in der Schweiz können wir ausnutzen.

[01:06:30] Der Markt, denke ich schon, der ist, der ist ziemlich hart, ja, und kämpft. Aber unsere Firma ist eigentlich gut positioniert. Ich denke eben, ja, wenn, wie sagt man, wenn der ganze Markt runtergeht, dann werden wir sicher nicht noch gerade verdoppeln, oder? Man muss mit dem Markt leben. Aber ich denke einfach in, in einer Welt mit sehr vielen digitalen Erlebnissen ist doch das Reale, ist etwas wahnsinnig Cooles, oder? Und, und dann denke ich einfach, das Gleitschirmfliegen wird nicht so schnell abgelöst. Auch in der Krise jetzt sehe ich zum Beispiel in den, in den USA sind unsere Verkäufe, die laufen super.

[01:07:15] Wo man jetzt sagt, hey, die, die haben doch Krise, ihr Benzin ist doppelt so teuer und, und, und. Aber es läuft super. Dann denke ich, eigentlich sind wir schon krisenresistent als Branche.

[01:07:30] Und, und die wachsenden Märkte, die haben da das grösste Potenzial. Wenn man in Indien, stell dir mal vor, wenn da nur ein Prozent fliegen, das wäre gewaltig. Ja,

[01:07:43] **Lucian Haas:** wenn die eine Milliarde Leute haben, dann hast du da halt schon deine 100 Millionen, die dann Schirme kaufen wollten.

[01:07:50] **Michael Witschi:** Warte, ich glaube zehn, oder? Zehn Millionen, stimmt das? Eine Milliarde, ein Prozent.

[01:07:55] **Lucian Haas:** Ja, das stimmt. Das waren 100, 100 Millionen sind zehn Prozent, ein Prozent wären zehn Millionen. Aber zehn Millionen Schirme wäre eine dreifache Größenordnung mehr.

[01:08:04] **Michael Witschi:** Und dann ist natürlich die Frage, wie kannst du an diesem Markt, genau, wie kannst du da partizipieren, oder? Ich meine, die Autos sind ja wie ein Vorzeigefall, oder? Es gibt sicher viele Länder, die kaufen einen Tata, aber es gibt immer noch Länder, die kaufen trotzdem einen Mercedes oder einen BMW, oder? Und darum denke ich so, Indien, China, Indonesien, auch die afrikanischen Länder, irgendwann kommen die, das ist ein langfristiges Projekt. Und dann wird der Markt noch einmal sehr stark zulegen.

[01:08:40] **Lucian Haas:** Welchen Einfluss hast du denn auf die Firma, oder welche Impulse kannst du dort setzen? Du hast deine Entwicklungsabteilung, du hast einen Stefan als Konstrukteur und sowas, also die haben so ihre Ideen. Bist du dann hauptsächlich der Marktmensch, der dann guckt, wie kann ich die Produkte an den Mann bringen, wo kann man sie verkaufen, wie kann ich mir 100 Millionen Inder erschließen, oder was auch immer? Na, zehn Millionen, nein, Spaß beiseite. Also, wie kann man das entwickeln, oder bist du auch wirklich an den Produkten in irgendwie, also dran und da mit dran beteiligt, gibst du da auch Impulse, was die Produktentwicklung dann entsprechend betrifft?

[01:09:15] **Michael Witschi:** Die Hauptaufgabe vom CEO ist da für mich, das richtige Team, also die richtigen Leute zu haben, die richtigen Leute in einem richtigen Umfeld arbeiten zu lassen, also die Spielregeln, die

[01:09:31] Stimmung und einfach allgemein oder den ganzen Aufbau einer Firma, das ist meine Hauptaufgabe. Aber wir sind eine kleine Firma, somit bin ich fast zwangsmässig auch involviert, also ich bin nicht Entwickler und ich will nicht allzu viel reinreden, aber natürlich, wenn wir zwischen fünf Produkten die Priorität setzen, oder was muss zuerst auf den Markt, da bin ich sicher dabei. Man hat ja immer zu wenig Ressourcen in einer Firma, das ist ja normal, ist vielleicht auch gut so, weil sonst wäre es uns langweilig, aber wo setzt man die Ressourcen ein? Und das kommt direkt dann auch auf die Produkte zurück und ich sage immer, ich bin ein super User und ihr könnt mir alles geben, ich probiere es und ich bin dann nur eine Meinung, aber trotzdem eine Meinung zum Produkt.

[01:10:24] Weisst du, ich fliege ja jedes einzelne Produkt von uns.

[01:10:27] **Lucian Haas:** Wenn man sich so deinen Lebenslauf anguckt, den beruflichen Lebenslauf, dann sieht man, du hast sehr häufig auch Positionen gewechselt, hast mal verschiedene Unternehmen gegründet, du hast vorhin vom Solarunternehmen gesprochen, du hast mal gesagt, du warst in der Baubranche, du hast sogar mal in Panama ein Unternehmen gehabt und sowas, aber da sieht man auch immer, da ist immer Wechsel drin. Alle paar Jahre hast du dir was Neues gesucht, so ungefähr. Kann das mit Air Design dann auch noch passieren oder denkst du, ich werde älter, ich komme so lange, ich suche mir das Segelfliegen und ich suche mir jetzt ein Unternehmen, mit dem ich sage, so das ist das, was mich jetzt so auch kopfmässig, halt nicht Beton, sondern das ist etwas, was mich auch einfach so fasziniert vom Medium her, mit dem sich das Unternehmen beschäftigt, da werde ich dabei bleiben.

[01:11:15] **Michael Witschi:** Ja, also ich muss ein bisschen, also du hast sicher tendenziell recht, aber du musst deine Aussage noch ein bisschen verfeinern. Ich denke, vor allem hatte ich viele Sachen parallel, oder? Die meisten Firmen, die ich gegründet habe, etliche sind schon zehn, zwölf, dreizehn Jahre alt geworden oder meine Firma in Panama, die habe ich zehn Jahre geführt, die gibt es immer noch, die machen die Mitarbeiter, die haben die Aktien übernommen, die Bohrfirma, die haben wir 13 Jahre lang betrieben, also kann man nicht gerade sagen, dass es ein Eintagesflieger war, natürlich habe ich auch zum Teil Sachen gegründet und dann ziemlich schnell gemerkt, okay, das geht nicht, du hast noch gar nicht alles gesehen auf meinem Lebenslauf, aber ich denke schon, der Fakt, dass ich jetzt, ich bin jetzt monothematisch geworden, zum ersten Mal in meinem Leben.

[01:12:09] **Lucian Haas:** Du hast nur noch Air Design als Firma und deine Michu Vici GmbH, mit der du die Eiger -Tour organisierst.

[01:12:16] **Michael Witschi:** Genau, das mit der Eiger -Tour habe ich gedacht, das kannst du mir noch vorwerfen, aber ist ja eigentlich in derselben Branche, ist eine Tuchföhlung mit der Kundschaft oder mit unseren

[01:12:28] Superusern und angesichts dessen, dass ich jetzt monothematisch geworden bin, dass ich älter und ruhiger geworden bin, sind die Sachen, bei denen ich mich langfristig mit Air Design, sicher, und ich merke auch jetzt wirklich, wenn die Welt nicht gerade untergeht morgen, ich bin wirklich am richtigen Platz. Ich habe so Freude an eigentlich allen Aktivitäten, die ich mache, dass ich da langfristig zufrieden sein werde. Weisst du, wenn du gute junge Leute hast, die nachkommen, ich sage immer, ich kann ja dann irgendwann vielleicht zum Business Angel umfunktionieren.

[01:13:15] Wir haben ein extrem junges Team bei uns jetzt, wirklich, es ist verrückt, aber es ist cool. Und da ist es ja auch gut, wenn du ein paar so alte Hasen dabei hast, die schon sehr viele Sachen einfach schon mal erlebt haben, weisst du. Da wirklich die meisten Sachen, die im Geschäftsleben kommen können, sage ich, ja, das habe ich schon mal erlebt. Aber man muss auch aufpassen, weil es wird nicht immer dann gleich. Damals war es so, jetzt vielleicht muss man anders entscheiden, aber immerhin. Es erschreckt mich schon mal nicht.

[01:13:48] **Lucian Haas:** Es sind ja auch unterschiedliche Branchen, die dann wahrscheinlich ein bisschen anders reagieren und sonstiges. Aber wenn man das so anguckt, dann klingt vieles durch, auch von deinen Initiativen her. Wenn man jetzt allein die Gleitschirm -Szene anguckt, X -Alps Academy, die Eiger -Tour, das ist eigentlich immer auch den anderen Leuten, was bieten sie auch mit fördern zu wollen. Jetzt sagst du, ich bin in einem Unternehmen mit einem ungeheuer jungen Team und es macht mir Spaß zu sehen, wie die aufblühen, Ideen haben und ich kann da was lenken und so was. Was ist das, was dich daran so fasziniert oder wo kommt das her, dass du so der, wie soll ich mal sagen, der

Menschenführer, der Menschen -Enabler, der ja, die Leute anschiebende Mensch bist?

[01:14:34] **Michael Witschi:** Ja, ich denke, das hast du einfach, ich glaube, wie sagt man, im Gehen, also in den Gehen, ich war einfach immer so, es gibt ja die Leute, die sind gut im was starten und deren Schwäche ist dann die Detailarbeit, alles wirklich bis zum Ende durchbringen. Aber ich habe jetzt diese Gabe und auch die Last, das ist gleichzeitig eine Stärke und eine Schwäche, wenn du so gut bist im Sachen anreissen und dann brauchst du, musst du einfach schauen, dass du die richtigen Leute noch an Bord hast, die dann die Konstanz bringen, die dann die Details durchdenken und so und das habe ich und darum fühle ich mich jetzt so wohl.

[01:15:21] Ich denke, da führt auch meine Vergangenheit zu, du weisst ja dann immer besser, welche Konstellationen sind dann die, die wirklich gut sind und ich denke, da bin da bin ich jetzt. Und eben das, das liegt mir einfach oder ich sage immer, wenn ich im Militär wäre ich so, dann wäre ich der Soldat, den du hinter die Grenze absetzt und wenn du sagst, geh mal schauen, was da ist oder mach mal ebenes Terrain und dann kommen die dann nach. Ja, ist einfach in meinen, in meinen Genen.

[01:15:58] **Lucian Haas:** Das heisst, du siehst dich da auch irgendwo als Vorhut, als Vorreiter, als Vorbereiter für die anderen, die dann nachkommen.

[01:16:05] **Michael Witschi:** Ja, einfach weil, ja weil für mich ist, Änderungen sind für mich nicht ein Problem oder ein Schreck, sondern ein Challenge oder und wenn sich die Welt ändert und als Unternehmer musst du ja immer reagieren auf, auf die sich ändernde Umgebung, dann macht mir das Spass, dann freue ich mich.

[01:16:27] **Lucian Haas:** Ist das auch etwas, wo du sagen würdest, da hast du auch vom Gleitschirmfliegen etwas fürs Leben gelernt an dieser Stelle oder hattest du diese Gene und diese Einstellung schon bevor du das Gleitschirmfliegen letzten Endes begonnen hast, wo auch ganz viel gefragt ist, du musst dich ständig auf Neues einstellen und wie gesagt, jeder Flug ist etwas anderes, wo du immer gucken musst, wie gehe ich heute mit diesen Bedingungen um?

[01:16:49] **Michael Witschi:** Ich hatte das sicher vorher schon im Blut oder in den Genen, aber Gleitschirmfliegen ist sicher eine super Schule dafür, wirklich. Und ich habe auch früher den Wettkampf, habe ich immer die Parallelen mit dem Geschäftsleben, die habe ich immer gezogen. Das ist, die Höhe ist dein Kapital, oder? Je höher du bist, desto mehr Optionen hast du. Du kannst dann über die Strategie nachdenken. Wenn du tief bist, bringt es dir überhaupt nichts, wenn du dann nachdenkst, wo du dann, ob du dann nach Osten oder nach Südosten fliegst, du musst einfach zuerst drauf kommen. Und dann sage ich immer, die Wettkampfteilnehmer, das sind die anderen Firmen und das Wetter, das ist die globale Ökonomie.

[01:17:36] Und alle müssen mit diesem Wetter zurechtkommen. Du hast einzelne Konkurrenten, da kannst du vielleicht schauen, der war gestern erster, ich muss schauen, dass ich bei dem bleibe, damit er nicht vor mir ins Ziel fliegt. Und dann hast du eben das Wetter, das ist jetzt, sagen wir wieder im Geschäftsleben, plötzlich kommt ein Iran -Krieg, es kommt dies und das, Sachen, die wir nicht ändern können, sondern wir müssen uns darauf einstellen und das Beste daraus machen. Und somit ist für mich das Gleitschirmfliegen und insbesondere der Wettkampf ist ein perfektes Trainingsfeld für das Wirtschaftsleben.

[01:18:12] **Lucian Haas:** Das heisst, das nächste Projekt, was bei dir vielleicht kommt, ist irgendwann eine Management -Schule, wo du sagst, Leute, ihr lernt alle Gleitschirmfliegen bei mir und dann gucken wir mal, wo wir damit hinkommen mit diesem Gedankengut.

[01:18:24] **Michael Witschi:** Also das ist übrigens eine Business -Idee, die bei mir in der Schublade liegt, die heisst Academy of Willpower. Und dort, es wäre eine Schule, wo es vor allem einfach darum geht, wie werte ich bei mir in der Schule besser, indem ich das tue, was ich eigentlich tun will und mich nicht zu viel ablenken lasse. Wie kann ich meine Willenskraft einteilen, damit ich genau in diese Richtung am weitesten komme, die ich gehen will. Ist ein kleines Paper in meiner Schublade. Academy of Willpower.

[01:19:02] **Lucian Haas:** Gut, Michael, dann bin ich mal gespannt, wann du dieses Paper aus der Schublade ziehst und es dann irgendwann... Vielleicht auch nie. Ja, wer weiß, aber vielleicht ziehe ich es einfach mal raus. Wenn sie mal irgendwo auftaucht, bin ich mal gespannt, wie du da dann auch das Gleitschirmfliegen als dein lebenswichtiger

Lebensinhalt damit einbaust, auch wenn du es, wenn es vielleicht in ein paar Jahren ist, immer mehr zum Segelflieger wirst, wenn du sagst, im Alltag kommt das Segelfliegen, zumindest das Streckenfliegen immer weiter raus. Vielen Dank für deine Erzählung. Wir haben, glaube ich, einen ziemlich bunten Bogen heute gespannt in diesem Podcast, aber war ungeheuer viel Interessantes dabei. Ich wünsche dir viel Glück und vor allem auch viel Erfolg mit AirDesign. Mögest du die Schwierigkeiten, die es vielleicht derzeit im Markt gibt, gut überstehen und dann

[01:19:48] ja, ein gutes Wachstum mit AirDesign an den Tag legen.

[01:19:52] **Michael Witschi:** Danke dir. Ja, ich danke dir auch für die Zeit. Das war super spannend.

[01:20:00] **Lucian Haas:** Podz-Glidz ist der Podcast des Gleitschirmblogs Loglites. Beides sind Projekte, die ich seit Jahren als freier Journalist und passionierter Gleitschirmflieger völlig unabhängig und werbefrei betreibe. Möglich ist das aber nur, weil es Menschen gibt, die meine Arbeit schätzen und mir deshalb als Förderer eine Unterstützung zukommen lassen. Mach doch mit. Mit deinem frei wählbaren Betrag trägst du dazu bei, dass ich dich über alle möglichen Facetten und Persönlichkeiten dieses faszinierenden Sports auf dem Laufenden halten kann. Die Höhe des Förderbeitrags kannst du ganz frei wählen. Alle weiteren Infos und Links, wie du mich via PayPal oder Banküberweisung erreichst, findest du auf der Seite www.Lu-Glidz.blogspot.com. Unter dem Punkt Fördern.

[01:20:45] Die nächste Folge von Podz-Glidz ist übrigens schon in Arbeit. Bis dahin, euer Lucian.

English

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

Show notes

Michael Witschi is a paraglider pilot and a successful businessman. How are these two things connected?

One can draw a wide variety of figurative parallels to paragliding. Some compare the strategic component to a game of chess, others see themselves in the air as free improvisers like in jazz, which nevertheless follows certain musical rules. The Swiss Michael Witschi sees paragliding as a reflection of economic life. This is not without reason.

Michael Witschi has already managed a whole range of companies in various industries. And in paragliding, he has also been successful in different types of competitions: from PWC competitions to the X-Alps, where in 2015, after a spectacular rescue landing into the middle of a lake, he continued the race anyway and even reached the finish line just before the deadline.

Meanwhile, Michael's existence as a boss is also reflected in his paragliding career. The 48-year-old not only leads the Hike-and-Fly competition Eigertour. Since the beginning of the year, he has also been CEO of the paragliding manufacturer Airdesign. How it came to this, and how he wants to further develop the brand, is also what this episode 188 of Podz-Glitz is about.

Music for this episode:

Track: Matterhorn | Artist: Jeremy Black

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=NhqnuZ-b7Fs>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

Links to Michael Witschi:

- Airdesign: <https://ad-gliders.com/>
- Eigertour: <https://eigertour.rocks/>
- Michael Witschi on Instagram: <https://www.instagram.com/michuwitschi/>
- Michael Witschi on Facebook: <https://www.facebook.com/michu.witschi>
- Michael Witschi Youtube-Kanal: <https://www.youtube.com/@eigertour>

Transcript

[00:00:02] **Michael Witschi:** Paragliding, and competition in particular, is a perfect training ground for business life. Altitude is your capital. The higher you are, the more options you have. Only then can you think about strategy. If you're

low, it doesn't matter at all whether you think about flying east or southeast. You just have to get up there first. And I always tell the competition participants—those are the other companies—and the weather is the global economy. Everyone has to deal with this weather. Now, let's say in business life, suddenly there's a war in Iran, this happens, and that happens. Things we can't change, but we have to adapt to them and make the best of it.

[00:00:58] **Lucian Haas:** Podz-Glīdz, the Lu-Glīdz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Michal Vici. And I'm Lucian Haas.

[00:01:12] You can see all sorts of vivid parallels in paragliding. Some compare the strategic component to a game of chess. Others see themselves in the air as free improvisers, like in jazz, which still follows certain musical rules. The Swiss Michal Vici sees paragliding as a reflection of business life. That's not for nothing. Michal Vici has already managed a whole range of companies in various industries. And in paragliding, he has also been successful in different types of disciplines. From PWC competitions to the X-Alps, where in 2015, after a spectacular rescue landing in the middle of a lake, he continued the race anyway and even reached the finish line just before the deadline.

[00:02:01] Nowadays, Michael's existence as a boss is also reflected in his paragliding career. The 48-year-old doesn't just lead the Hike-and-Fly competition Eikertour. Since the beginning of the year, he has also been the CEO of the paraglider manufacturer Air Design. How that happened and how he wants to further develop the brand is also what this episode 188 of Podz-Glīdz is about.

[00:02:28] By the way, I can only present conversations like this because there are supporters who financially support my work on the podcast and blog. Join in. You can find out how on the Gleitschirm-Blog Mooglites, specifically on the "Fördern" page.

[00:02:46] Michael, you wrote to me saying you're a total landing freak. Are you always happy to be back on the ground?

[00:02:54] **Michael Witschi:** No, it's actually just about being happy to be back. Those are rare experiences; I've also had those where you almost can't come down anymore. Luckily, rarely. No, I just find coming back to Earth a bit fascinating. From the air back to the ground.

[00:03:15] **Lucian Haas:** What is the fascinating thing about it? This shift between the mediums? That you say you're free in the air and bound on the earth? Or what is it that moves you so much?

[00:03:25] **Michael Witschi:** Maybe I can sense something more. It also starts at takeoff. I prefer flights where I head out somewhere, pull up, land, and then head out again. I don't really know the difference between the solidity of the earth and the air. The air actually forgives you a lot more than the ground does. If you come in 10 km/h too fast or a meter too low, you've already broken something. In the air, as long as you're not flying right next to the terrain, you're usually much freer in that regard. But I can't really explain to you why that fascinates me so much.

[00:04:07] **Lucian Haas:** Is it maybe also a bit the thrill of the risk? I mean, every landing is a risk too. Just like you said, I'm free in the air. Or maybe less can happen to me in the air. It only happens when you get close to the ground and are maybe still too fast. So is it that, as you say, I also like to play with that risk?

[00:04:26] **Michael Witschi:** That would probably be subconscious. I wouldn't rule out that theory right now. But it's certainly not conscious. I'm sure that I'm just expanding my comfort zone by landing a lot. Often trying out complicated landings too. And carrying them out. But lately, I often also say, yeah, that's too risky for me now. The risk is that I won't make it. With age, that's happening more and more. Or I say, yeah, not anymore. Now I'm going to the big field and not looking for the helicopter landing field anymore.

[00:05:02] **Lucian Haas:** Has it ever happened to you that you really screwed up a landing like that?

[00:05:07] **Michael Witschi:** Yeah, quite a few, yeah. Always without breaking anything, but with a few days of foot pain.

[00:05:14] **Lucian Haas:** What lessons do you take from that? Do you become more cautious, or do you just say, well, next time I have to approach it differently?

[00:05:21] **Michael Witschi:** Often, it's actually the turbulence that leads to it. Then I have to tell myself, okay, it's actually too turbulent to approach this landing field. Or it could also be that I used the wrong technique for it. If you're doing a ridge soar, for example, and it's very thermal, then you almost have to expect that you'll suddenly be ten meters higher. That's just part of it. And with a ridge soar, you can't just fly away if you come in from the side.

[00:05:55] **Lucian Haas:** Not everyone will immediately understand "slope soaring landing," especially those who haven't seen it before. Can you briefly explain what a slope soaring landing is and how you do it?

[00:06:05] **Michael Witschi:** So I have a good story and a theory, which people might even disagree with. I always claim that the slope landing was really developed or refined by Padel von Kennel and Kregel-Maurer. Specifically, when they first came to the Eiger-Tour, they knew my concept because I had discussed it with them beforehand. And suddenly, they realized you have to be fast with the landing. And suddenly these two guys came and flew up the slope one after the other from below. I had never seen that before. Until then, I only knew it from Deltas. I'd sometimes see the brave Delta pilots do that, where they dive in and then land up the slope.

[00:06:50] And suddenly, at the Eiger Tour, the first edition, these two guys come in and land several meters below and are incredibly fast. And afterwards I asked, Kregel, how did you come up with that? And then he said, well, you know, actually it's often even the safest if you just fly straight against the slope. You hold the gas, then convert the energy, then climb. And then, of course, I also started training that. And I already noticed there are situations where that is the safest landing. Of course, that's very impressive because you have to give gas against the slope. And if you come in too low, then, as they say in Swiss German, it "claps" or it bangs.

[00:07:37] If you come in too high, you'll stall out. And then you have to glide down under the parachute.

[00:07:44] Yeah, that's actually the slope takeoff. Or how would you say that, as someone who knows German better than I do?

[00:07:53] **Lucian Haas:** I don't know. Well, there's another term for it. I think paragliders or something call it a "counter-slope landing." So, landing against the slope. Where you really fly directly toward the slope—not vertically, but yeah, directly at it—and then just bleed off the speed and convert it into altitude so that you follow the angle of the slope and, ideally, flare out completely gently. Griegl once told me that he practiced these slope landings a lot in the snow at first. Because he says, yeah, if it goes wrong, you just thunder into the soft snow at high speed and not much happens. Did you do that too, or did you just say the meadow has to take it?

[00:08:34] **Michael Witschi:** Yeah, I actually only started in the summer. Also, that Reigertour inspired me. And I just started flying towards a slope at a bit of an angle. At first. So that I—and you know, where there aren't many trees—so that I could have actually turned away. And then at 45 degrees, and then I gradually increased it to 90 degrees. It works just like that in the summer too. Of course, the snow is important, so you need good snow. If it's hard-frozen, it doesn't help. So, yeah, fast is certainly not bad. And in the winter, it's almost too easy sometimes because you have this adiabatic slope sink from the cold air. And that makes it even easier, of course.

[00:09:22] Or you land uphill and you have a headwind too. Then you're even slower.

[00:09:28] **Lucian Haas:** Yeah, but in the summer, as you just said, the difficulty can be that you land uphill, then the slope lift kicks in and lifts you much higher than you actually planned. Higher than where you wanted to touch down. Exactly, yeah. Let's go way back to your flying beginnings. I think you've been flying for 28 years now, is that right? Correct, since 1998, yeah. And what actually drove you into the air back then? Because, as far as I know, you come from a family with a big construction tradition. You have a construction company in the family. So, something that is very much in the earthly, grounded realm. What drives someone like that into the air?

[00:10:12] **Michael Witschi:** Yeah, we're very down-to-earth. I don't have any pilots in my family. So, for me, it just developed. I can't really tell you. I just know that when I was 16, I went on a hike once, and I was on a summit and I saw this guy coming with a pink backpack, and he lays out his glider, says "bye everyone," and takes off. And that's when I basically knew, I want to learn that too.

[00:10:45] That taking off into the air.

[00:10:47] **Lucian Haas:** And did you start at 16?

[00:10:49] **Michael Witschi:** Well, I didn't have any money back then. I had to save up. I didn't have enough money until I was 20.

[00:10:56] **Lucian Haas:** Okay, so you did the private license at 20. What would you say you've been looking for in flying since then? Because you've always kept at it.

[00:11:07] **Michael Witschi:** So... I think you experience nature differently when you're flying. You can do incredible things. Otherwise, you'd have to be some kind of super alpinist. I mean, the day before yesterday I was in a tandem, and I soared right up the beach, just three meters away. If I were doing that any other way, I'd have to be some kind of super alpinist. So it's definitely the experience of nature. And I also think it's actually like a game of chess with nature, with physics. My engineer's brain definitely comes into play there too. If you know the physical rules, there are still many things you have to learn intuitively or learn empirically.

[00:11:58] And that's just a wonderful game with nature, I think. Mhm. It's never the same and it's always fleeting. So there's almost never a place where you know, "In a week I can go there and it'll work." You don't know that. And that's certainly also the fleeting nature of the thermals, of the experience of flying, which is what makes it so exciting to this day. So, I also fly with the motor now. And that's much more reliable, and because of that, a bit less attractive. I mean, it's nice too. Yes. But you just know that in three days I can take off with the motor glider at half past two and land again at four. At least 80 percent of the time. In winter it's a bit more difficult, also with the fog and all that.

[00:12:45] But I think that's also the fleeting nature of it, which maybe surfers of the waves know too, right?

[00:12:52] **Lucian Haas:** Every wave is different and so on. And you're always looking for them again. They might come from a similar direction, but every ride you take there is a different ride. And that way, every flight of yours becomes a different flight too.

[00:13:04] **Michael Witschi:** Exactly. And that's why I always say the happiest flight isn't necessarily the longest or anything like that. I always think the happiest flight is when reality turns out to be bigger than your expectations. Then you go, wow. If you think it's just going down and you can stay in some small corner for 20 minutes, then you're already... so I'm already very, very happy.

[00:13:29] **Lucian Haas:** At the beginning of your flying career, or not just at the beginning, let's say in the first third, you were, or are, more than a third, but you were also very competition-oriented. Yes. What drew you to that? Because I mean, one thing is this experience of always doing something different, always something new. You can do that with every flight. You don't have to say, I have to measure myself against other people for that. What fascinated you about competition flying?

[00:13:58] **Michael Witschi:** Well, it started with a childhood friend of mine named Michael Steinbach. When I started, he was at his peak as a World Cup pilot. He already had a contract with Red Bull back then. And he just told me, you know, if you really want to know how to fly, you have to fly in competitions. Otherwise, you only learn half of it. And I always had his saying in my head. And that's how it turned out. And in Grindelwald, there was also a scene around Alex Hofer, who was great back then, World Cup, won everything. And then there was Gregel Maurer, who was coming in as a young pilot. They were all there.

[00:14:44] There's also this groove where you go to the next competition every weekend. And that's really how it was. I learned an extreme amount of things from it, very quickly.

[00:14:57] I can say the same about that. Any pilot who has the time and the desire can just do some flight competitions, even if you're not necessarily going to be on the podium. You learn an incredible amount.

[00:15:11] **Lucian Haas:** One thing was competition. You also flew PWC and stuff like that. But in 2015, you even took part in the X-Alps. What appealed to you about that? Now, saying I don't just want to fly, but suddenly he has to bring in much more terrestrial skills. Now you probably also have to be able to run quite a bit. And a lot of strategies. You can keep that in your back pocket.

[00:15:36] **Michael Witschi:** Yeah, that's definitely part of it. The main idea was, I want to do a competition where it's always just forward. When I do PWC, you're going zigzag, all Mickey Mouse, or back and forth. That's already funny. But actually, I found the concept much more exciting. I'm in Salzburg and I want to go to Monaco. And now I'm going, always in that direction, of course there were a few trees, but always in that direction. That fascinated me. And also the freedom. Or as a PWC pilot, even Krigl was somehow 92 kilos, I was 95 kilos. We ate like crazy and we wanted to have the biggest gliders.

[00:16:21] And suddenly I noticed Krigl losing weight and getting slimmer. And then I said, Krigl, what do you think, could I do that too? He said, yeah, I think so. You have two years until you're roughly at a physical level where you can join in. That's what I did. I lost weight and then ramped up the endurance sports, because I wasn't an endurance athlete at all. And that really paid off. You learn to fly all over again with this landing and starting stuff that you do in Hike & Fly. Because as a PWC pilot, I couldn't start well and I wasn't that good at landing either.

[00:17:07] I could just fly well. And then as an ex-Alps pilot, I eventually became able to take off and land well too. But the basic idea was always to keep moving forward, from Salzburg to that raft in Monaco.

[00:17:22] **Lucian Haas:** In those two years where you said, I want to participate, I'm starting to train now. You said that before that, you were putting on weight to say, I want to fly the big gliders. How much weight did you lose in those two years? If you were at 95 before, what did you get down to?

[00:17:39] **Michael Witschi:** I went from 97 down to 80.

[00:17:42] **Lucian Haas:** Oh wow.

[00:17:43] **Michael Witschi:** That was hard. It was really... I said, I felt like a drug addict on a train.

[00:17:51] But at first, I was so weak that I didn't really train everything. But yeah, I pushed through it, and then at some point you get lighter and suddenly everything becomes easier. And that's when I ramped up my training. In the short term, I also went into overtraining, where I suddenly had Achilles tendonitis about four months before the X-Half. That was really bad and I couldn't get rid of it for a month. But it was a very exciting experience. And luckily, I really had Kriegel, who shared all his knowledge with me.

[00:18:29] And even without him, I wouldn't have been capable of making a step like that in two years.

[00:18:35] **Lucian Haas:** So he was sort of your X-Halbs mentor and he got you there. Yes, definitely. Yeah, exactly. At this X-Halbs, back in 2015, you were a finisher too. I think you finished 19th, and thus the last of everyone who arrived there. And if I remember correctly, I think it was only 15 minutes before the end of or the closing of the time window. What's it like to actually make it to the finish line?

[00:19:02] **Michael Witschi:** That was truly overwhelming. For the first five days, I was doing pretty well at the front, always in the top five. And then I fell into the water in Lago di Poschiavo in the North Fern. That really knocked me mentally. And from that sixth day on, I kept getting washed further back at the X-Halbs. At some point, they even said, "Phew, now it's getting tight, whether we can still make it." From the very beginning, my goal was—I'm not a professional athlete, but I absolutely want to get to Monaco. That was the goal. And one day, when we were already in France, we said, "Now it's going to be difficult to still reach that."

[00:19:47] And then I pushed through the whole night and actually managed to finish 19th just fifteen minutes before the end. I became 18th because Stefan Gruber behind me flew into the Royal... or how do you say it, the Monegasque elephant enclosure. He got penalized there.

[00:20:11] And I told him, you know, for me, I work and these are my holidays, and I've made the most of my holidays. Until fifteen minutes before the end, I enjoyed my holidays. So it wasn't always enjoying, but it was also enjoying. Yeah, I was really very,

[00:20:29] **Lucian Haas:** very happy. You probably didn't enjoy your crash into the lake. I still remember sitting in front of the screen back then, watching the live tracking, and I can still see that image of your flight path, which pulls so beautifully along the top and then suddenly takes a dip downwards, and you see this red flight path going down and

ending in the lake. What is it like when you have a disturbance like that, deploy the rescue glider, and hang over the lake, knowing and seeing from the descent path that you're going to land right in the middle of that water? What goes through your head then?

[00:21:06] **Michael Witschi:** So the cool thing was, by chance, I had practiced it; I had already flown over the Prienstersee with the exact same equipment before, you know, threw the Nordschirm and I had a seat without loops, so I also knew how to get out in the water, and I didn't drag my Nordschirm across the lake at all, I was already quite far over land, but the Nordschirm was so strong that it pushed me towards the south, and actually I was almost glad because I thought if I slammed into a house at 40, 50 km/h—horizontal speed, I mean—then that wouldn't be funny, and that's something you definitely don't practice.

[00:21:54] a horizontal impact with the glider, and at some point I thought, yeah, maybe I'll have to swim, but I'd already done it, I know exactly how to undo my shoulder straps in the air and then back out of it in the water, I knew all of that. Actually, I was pretty calm and almost relieved that I didn't slam into a house or something, but instead hit the lake at that Föhn speed.

[00:22:24] **Lucian Haas:** Maybe landing in the lake with that strong wind was actually advantageous in a way, because your glider and the north glider would probably still be filled by the wind. I can imagine it staying filled like that, keeping the lines taut, so you could get out of there relatively well and swim away accordingly. Was that the case?

[00:22:47] **Michael Witschi:** Yes, so the main glider went into the water, it acted like an anchor, and the Nordschirm acted like a sail, and that was under quite a lot of tension.

[00:23:00] Or with this one, with my set, both went onto the carabiners; otherwise, it might have pulled me into a horizontal position or if the north glider had been on top of my shoulders.

[00:23:14] But yeah, that worked pretty well; at least there was no mess with the lines, they were fully taut from the main glider or it was in the water. At first, I thought I'd let the Nord glider pull me out toward the shore, but the main glider was like an anchor—I realized then that it wouldn't do anything, so I just had to let it all go and swim.

[00:23:36] **Lucian Haas:** So you swam to the shore. How did you get your gear back, or did it stay in the lake?

[00:23:42] **Michael Witschi:** It was funny, at the moment I landed in the lake, there wasn't a single boat around, and that's not necessarily normal; there are boats on this lake, but the host of the Romantica, the hotel where I stayed, he recovered my gear with his boat. It was still torn, though; he said, "Watch out," because when I pulled it out, something made a weird sound, but I was just grateful that he got it out for me. But then Aaron Duragati helped me sew something on the harness pack, and we dried it overnight and used it again the next day.

[00:24:26] **Lucian Haas:** So you dried everything, repacked the reserve glider and the glider, and then kept going, kept flying.

[00:24:35] **Michael Witschi:** Yeah, I think that was close. I think I needed my reserve glider for a day, and in that case, you have to ask Red Bull if that's okay. I needed my reserve glider for a day to let the other one dry, but yeah, I needed the seat, it was almost dry by then, and my supporters reinstalled the emergency glider, exactly.

[00:25:02] **Lucian Haas:** I can imagine that an experience like that is pretty extreme and, of course, involves some kind of mental strength. Why did you still decide to keep going in that situation, instead of just saying, hey, that was a sign, I survived, but maybe this isn't for me or whatever else you could think of?

[00:25:22] **Michael Witschi:** So, I didn't think about stopping for a single second, it didn't even cross my mind, and then when Tarkin Cooper called, from the Red Bull organization,

[00:25:35] I told him, what doesn't kill you makes you stronger, I didn't think about it for long at all. That day was actually a bit better than what came after. The next day, I realized what the effect was. I was really scared of flying over crevasses then, and that's when my flight errors started too. And actually, my strength was flying, not running, and my strength suddenly became my weakness. But I never thought about quitting. I actually knew the reasons; from my perspective, there were three: first, extreme fatigue, meaning my reactions were slow. Number two was the Föhn, the

Nordföhn is no joke, and number three was the glider, which just wasn't stable at full speed.

[00:26:29] **Lucian Haas:** You flew full throttle in the North Föhn?

[00:26:32] **Michael Witschi:** Yeah exactly, Stefan Gruben was next to me with a Skywalker and he landed well, and then I got swept away. And because I knew what that triple combination was,

[00:26:46] I also knew that I could keep going, actually. Although I did have problems with the fatigue, because your body is so wired up; you're actually exhausted, but you're wide awake in your camper somewhere at three in the morning, and that fatigue remained a problem until the very end.

[00:27:08] **Lucian Haas:** When you said it was harder for you, for example, flying over glacier crevasses and that feelings of fear came up and stuff like that, was that something that was only in competition or did it also haunt you for longer? Or was it just that you're saying, in normal flying I don't take such risks, in normal everyday life I wouldn't fly in such a Föhn wind, so I don't have those worries there? Or did it actually haunt you?

[00:27:34] **Michael Witschi:** I think after two or three months, I was mentally back to being pretty normal. And fortunately, it has remained my only glider throw to this day, which supports my theory that I don't have that trinity of things in my normal life.

[00:27:57] Plus such fatigue—normally, when I'm that tired, I'd never go flying for life.

[00:28:04] And I wouldn't take that glider today, either. Anyway, I processed it pretty quickly and today I have zero effects from it.

[00:28:18] **Lucian Haas:** Why didn't you do another X-Alps? Was it clear to you from the start that you'd say, "I want to try this once, I want to experience this once, and that's it for me"? Or were there other reasons for that?

[00:28:30] **Michael Witschi:** Well, I just think that as an entrepreneur, I allowed myself the luxury of reducing my workload to 80%, and then you can train three days a week. But I already knew that if I were to go again and want to correct all my weaknesses, it wouldn't be enough to just keep going with an 80% workload. So I thought, if I do it the same way again, it's actually, first of all, a shame because I can't properly correct everything, and secondly, it's too dangerous. That's why it was never an option.

[00:29:10] **Lucian Haas:** Was that the fact that you couldn't participate yourself, but was that also the motivation behind you founding the X-Alps Academy with Kriegel in 2017? That you said, okay, then I want to at least push this idea forward in some other way for you and for others?

[00:29:27] **Michael Witschi:** So Kriegel asked me back then, would you help me found this academy? And I just thought, yeah, I could benefit so much from Kriegel, and if I can contribute something, then I want to help others be able to do that too. That was actually the motivation. And the part about not being able to participate myself, I probably lived that out or put that into practice with the Eiger Tour.

[00:29:52] **Lucian Haas:** The Eiger Tour came in 2018, I believe you did the first edition of it. Exactly. Briefly explain, as maybe not everyone listening here knows, what is the Eiger Tour? It's a Hike & Fly competition, but a very special one. What's so special about the Eiger Tour?

[00:30:07] **Michael Witschi:** Yes, that brings us back to the beginning, to what you asked me: why do you love the Eiger Tour so much? The Eiger Tour is actually a race that, based on my criteria and my experiences from the X-Alps Plus—the famous Vercofly in the south of Switzerland back then—is like a synthesis. There were elements of the X-Alps that I liked very much, and others where I'd say, if you need a support team, if you have to run 40 km on asphalt roads, I don't find that very cool. And from those experiences, the Eiger Tour was born with the goal of, first, it being a multi-day race,

[00:30:52] secondly, you don't need as much money to hire a support team and expensive buses to follow you. Thirdly, the goal is that you never drop below 1,600 meters for four days, so it's a real alpine experience. Because that was the part about X-Alps, where you're running 20 km on a road in Italy and cars are zooming past you at 120 km/h. That's not

cool; you just do it because you're in a race. And I wanted to eliminate that. And then there's the landing, taking off, landing—that's extremely practiced and very demanding. That's why Kriegel says it, he has this newspaper article where he says that the Eiger Tour is harder than X-Alps.

[00:31:40] By that, he means technically more difficult.

[00:31:43] **Lucian Haas:** So, the landing, you don't really have that yet. The checkpoints you set are always mountain huts? Exactly, almost always, yeah. And people always have to land at the checkpoints and take a selfie, and that's basically the point where you say, the checkpoints you set are always mountain huts. You've reached it. And that's why the landing is such a big deal on the Eiger Tour, or why it takes such a spotlight.

[00:32:04] **Michael Witschi:** Exactly, I mean you can't take the checkpoints by air, otherwise it would be like a normal air race, so they'd have to be taken on the ground. Theoretically, you can do everything on foot, so flying isn't mandatory. But of course, if you fly, you're usually much faster. And why the huts? The huts are just cool. You have a certain level of safety there, so if something happens to you, there are people right there. You have a toilet, you have food, you can also stay overnight. And you have fans, so the people at the huts, of course, they think this race is cool. That's why I actually came up with these hut checkpoints.

[00:32:53] So, let's say, there are 20 to 35 huts that arrive in four days. And will be flown out.

[00:33:03] **Lucian Haas:** What is it for you—I mean, you organize the whole thing, so you're certainly putting a lot of money into it, but also of course a lot of your time and energy. What's your motivation for organizing something like this? And ultimately, if I understand correctly, you don't fly with them, but as the organizer, you're on the ground, following the whole thing, and then have to organize other things there in the end.

[00:33:29] What fascinates you about it? To say, I invest my energy into that.

[00:33:34] **Michael Witschi:** Yeah, I think the main argument is my clients—the pilots—who come back after those four days with these glowing eyes and say, wow, thanks so much, that was another amazing experience.

[00:33:53] I think that's the main motivation. As an entrepreneur, it's a really bad deal. Extremely high risk without any... I mean, I don't earn anything, my hours are free, right? But as an entrepreneur, I shouldn't be doing this; as a Gleitschirm-Blog and a Hikenflyer myself, I actually want to make it possible for my people. And of course, I join in sometimes. I've already had my three or four cool landings and hut approaches and stuff, so that's enough for me.

[00:34:33] And it's also an opportunity for me to keep coming back to Grindelwald, because that's where I started my flying career. And it gives me a feel for the Hikenfly market. And now, as a paraglider dealer and manufacturer, I find that very valuable.

[00:34:53] **Lucian Haas:** Paraglider dealer, manufacturer—we'll get to that topic in a moment. Let's stay with this Eiger tour for now. The many top landings people have to do there. Every landing, which we already had at the beginning, always carries an increased risk. You come in with momentum onto hard ground, near hard ground, and you always risk breaking something, tearing a line, or whatever. That means with the route you lay out there and the sometimes very exposed landings at those mountain huts that are necessary, you're asking a lot of the participants. Do you actually have to prove something when you apply to participate, like saying, I have the skills to land in such exposed terrain? And how can you prove something like that?

[00:35:40] Do you have to send in a video or what do you do?

[00:35:43] **Michael Witschi:** With me, you have to apply. You can't just sign up. You can sign up, but then you have to be accepted. I definitely look at the results from previous races. So, the experience someone has already had. So, the experience someone has already had. Then, if I have doubts, I say, send me a top-landing video. Actually, the top landing is the main criterion of what I want to see. And if I still have doubts then, I say, look, I've founded an academy specifically to enable people to get started safely. The academy is a guided tour with a flight instructor. And after these four days of the academy, if the flight instructor says, yes, this person is suitable, then you can come as a participant the following year.

[00:36:38] The hardest part is actually the mental side, because your flying skills don't really play such a big role. If you're not that good, but you head for a huge field three kilometers away, then you're safe. And for me as an organizer, that's actually okay. On the other hand, if you fly great, but you make an even more extreme landing than your flying skills allow and you break something, then you don't really belong in the Eigentour. I try to explain that to people, but I can't test it. I'd almost have to do some kind of psychological test. Because there are people who are technically very good, but they enter competition mode and then cross every boundary.

[00:37:30] And then they fall again. And then there are others who are very sensible; they don't fly that well, but they always stay in the safe zone. They are very welcome. And that's the difficult part. It involves a bit of human intuition and judgment as well.

[00:37:49] **Lucian Haas:** Do you experience that in these competitions? Are there many people who are "sensible"? Like, where you can really see that they don't always aim for the landing in the rocky terrain right next to the mountain hut, but instead they actually land somehow two kilometers away on the somewhat green meadow on the slope and know they might have to climb another 100 meters or something. But they always do it in a low-risk way. Or doesn't a competition actually tempt 90 percent of people to say, "If the others are already landing up there, I have to be able to do that too"? But then they're actually tempted very quickly to go beyond their own limits.

[00:38:31] **Michael Witschi:** So, over the last few years, I have to say, I think the scene has become a bit more sensible. At the same time, I've abolished the Pro category. That's where the really extreme huts were. There were cases where even good pilots suffered leg fractures and such. I've scrapped those. So, that means I've actually lowered the level. And it's like, the competition group, the others are there too, I do that as well. It exists.

[00:39:03] Last year, for example, the Lötschenpass was such a key point. There was actually a north wind there, and some people ended up landing backwards in a wind that was blowing them down the slope. So, I've decided that to avoid this in the future, I might just need to set some safety zones. I'm starting that this year—places where people have to land, where it's no longer worth trying to start out until the next waypoint.

[00:39:38] So, to sum up, safety has improved. The majority of people have become more sensible. But the competition pressure—that's a psychological effect that will always be there.

[00:39:51] **Lucian Haas:** Would you say people have become more sensible? Or is it perhaps what you're also seeing, that you'd say people's skills have generally improved as well? You mentioned that during the first Eiger tour, it was the paddles from Kennel and Kriegel Maurer who were the only ones who basically showed those downhill landings. And you said, wow, what are you doing there? And now, this knowledge that it's possible, and that it's also possible with a paraglider, where people might have said before that you can only land like that with kites from such a crossing or something like that. And now it's also possible with a paraglider. And more and more people can do that. Or at least more and more people are practicing it. And they can do it reasonably well, I'd say. Is that something you've also seen, over the years, that the skills of the average pilots participating with you have simply become much better?

[00:40:42] **Michael Witschi:** Yes, I think the skills have certainly improved. Although, for example, the hike-fly scenes in Switzerland that are really at the forefront are still a fairly small group of people. Or the hike-fly races in Switzerland aren't being overrun by 300 people right now. And Switzerland has 18,000 active pilots, after all. So, tendentially yes, the level has risen, but the people who really train hike-fly at a high level are still few.

[00:41:22] **Lucian Haas:** And isn't your Eiger tour, as it stands, a bit too much for most of the people who might be participating today?

[00:41:30] **Michael Witschi:** As I said, if someone is mentally strong but not as technically proficient, then they're in the right place. And I have customers who also ask, "Do you think I can come?" Yes, you don't have to be super fast, and as long as you don't fly until you're exhausted, but you have a wonderful experience over four days in an extreme alpine environment and you stay safe, then you're welcome. It's also the case that I'm actually the only race that has a very large, I mean a large international field.

[00:42:10] Usually, 12 to 16 nations come. It's actually the only Hikefly race in Switzerland. And that way, let's just say, you get top athletes from other countries joining in, so that I can reasonably fill those 60 spots I have.

[00:42:29] **Lucian Haas:** Let's jump around the subject a bit and back to you and your flying. I saw that you started as a paraglider, but in recent years you've also tried to basically expand. You learned hang gliding, or star glider flying, and flew the Archäopteryx. Then in 2023, you also got a sailplane license.

[00:42:54] Why are you seeking this expansion? And what do both give you, if you can compare them, paragliding and soaring, for example? For

[00:43:04] **Michael Witschi:** There were two reasons for me. First, soaring is my retirement plan. It was still crazy because, actually, it's more demanding than paragliding, but I still think, especially physically, it's significantly less demanding.

[00:43:20] That was reason number one. Reason number two, I told myself, at 45 it's good to just learn something new. It's also the last moment, I'd say, where you can still fly well with a reasonable amount of effort. As a sailplane—or motor flight—pilot. That was actually my motivation for why I started with it. You know, because those seven hours there with the B-license holders always pulling and watching that the glider doesn't collapse. Somehow I think that's already tedious, actually. Especially the cross-country flights, right? That means for me, sailplane flight primarily replaces those long cross-country flights with the paraglider.

[00:44:06] And I'm just much more comfortable traveling that way. I'm in my cockpit, my hands aren't cold, and I can fly my plane with two fingers. I can navigate through the airspaces with the transponder. That's one more advantage.

[00:44:25] And of course, I can use it to enter the king's class—which for me is flying Föhn waves—I can enter the king's class of flying. Which is also something I did right away.

[00:44:40] Because for me, the paraglider is still all about the taking off and landing—that's the incredible part. Taking off anywhere, landing anywhere. Extremely uncomplicated. Being very close to the terrain. You don't get that combination with hiking with the glider. When I have a glider flight day, I always go for a one-hour walk in the morning, first in the forest, so that I've covered that part. And then you just sit there in your cockpit. Even for me, the paraglider has an extreme justification. But then on really good days, where

[00:45:19] With the paraglider, you sometimes can't reach the next thermal. And with the sailplane, you can fly into completely different areas. I've learned so much from that. You get into thermals that you can't reach with the paraglider. Conversely, you know paragliding spots where the sailplane doesn't go. This combination is extremely enriching. And then there's the Föhn wave flying, which is massive, just massive. Theoretically, you could go out and fly on a December day from 8 a.m. until 5 p.m.

[00:46:00] **Lucian Haas:** But how do you deal with the two hearts beating in your chest right now? For example, over Pentecost, we had amazing weather, especially in the Alps, where record flights were probably made with both the paraglider and the glider. So, what do you decide for yourself to say, today is a glider day? No, today is a paraglider day? What draws you in one direction one time and the other the next?

[00:46:25] **Michael Witschi:** Wow, so I wasn't even paragliding at Pentecost. It's just that our club has the club planes, and they're eventually...

[00:46:38] blocked, although I actually had the two-seater reserved for Whit Monday, but then I had a colleague with a broken hand and she said, yeah, I want to get into the air with the paraglider again. And I said, okay, we'll fly from Valais over to the Canton of Bern. I think it depends. So, obviously, the micro-flight days, you do those with the paraglider. Doing an hour of circling a cliff somewhere with the glider is first of all dangerous, not that fun, extremely demanding. So micro-flight days are reserved for the paraglider, hike-and-fly days are reserved anyway. You know, in the autumn there are often days, for example in Valais, where you can still get up to 4,000 in November, but with very small, few thermals.

[00:47:26] You have to know how to get into those. Those are only possible with a paraglider. Then there are the Foehn days, which are reserved for the glider anyway. And then there are those days when the thermals over long distances are very good. That's when I'm already drawn into the glider. You know, if you have great weather from Switzerland to Monaco, you can cover massive distances with the glider. And that's how I think about it. And then there's also a bit of a social aspect. When I go paragliding with my son or my brother, it's a social occasion. And I say to myself, I'm sharing my passion with the family.

[00:48:11] And then I don't go gliding.

[00:48:13] **Lucian Haas:** I saw a picture the other day, I think on Instagram or something, where you were out in a glider with your son. I've now understood that you probably go tandem flying with him and take him along for the ride. What does your son like better, gliding or tandem flying, I mean with the paraglider?

[00:48:27] **Michael Witschi:** I think soaring. He wants to become a line pilot now, and that's what's closest to it. Although with paragliding, he has the advantage of being allowed to fly alone already since he's 15. So he could do soaring too, but he's still in the training phase. I think he enjoys doing both very much. He's actually growing up with both at the same time. From the very beginning, he's been paragliding and soaring.

[00:48:57] **Lucian Haas:** Do you actually fly differently, I mean, you have the comparison with your other soaring colleagues. Before you started soaring, you had already been paragliding for over 20 years. Do you fly in any way differently because you have that paragliding experience? Do you read the air differently? Do you read the terrain differently than a classic soarer?

[00:49:19] **Michael Witschi:** Yes, definitely. I think at my club, there was a bit of a... how should I put it, a bit of friction at the beginning, because I—or rather, we have these rules, you always fly only in the cone where you come back, and then maybe once in the Jura, but certainly not in the Alps. And I said, you know, I've been flying in the Alps for 20 years. Why are you telling me now where there's a lee from the valley wind? I've known that for a long time. So I'm sure I progressed much faster in soaring than an average glider pilot. And that caused some... well, a bit of frowning, of course, among certain fellow glider pilots. But I think they eventually understood, because I—yes, I know every corner from Engadin to somewhere in France and

[00:50:11] I know it all. And that makes a huge difference because when you know something, you fly there and you already know how it works.

[00:50:19] That's the good thing. The bad thing is, I think sometimes I turn the glider way too much. Sometimes I think I still have the paraglider in my head.

[00:50:28] **Lucian Haas:** You still want to go up to the cloud, when in reality, with the glider you'd say, "Nonsense, just fly straight 30 kilometers further, the next thermal is over there." With that, you can do three circles just the same and then you're off again.

[00:50:40] **Michael Witschi:** I think sometimes that's a bit of a hindrance. The last time I was in Wals, three weeks ago, I saw these sailplanes diving down to 2,000 meters. I'm always hanging onto the cloud. And then I think, yeah, maybe it is a bit of a hindrance, not for the fun of it, but for the performance. You're just a bit slower with a sailplane. And I also have respect for off-field landings with a sailplane. Have you ever had one? No. No, I'm really very conservative.

[00:51:13] **Lucian Haas:** So with soaring you fear the landing, but what is it that you're looking for with paragliding?

[00:51:19] **Michael Witschi:** Yeah, I'm not afraid of landing, but I'm afraid of landing without a runway. Because if you come in at 90 and you don't see something, like a ditch or something, it takes very little and then there's at least some major material damage. And even if everything goes well—and it's good if everything goes well—you somehow lose twelve hours. You then have to somehow get home, find the trailer, drive back to where you are, disassemble the plane, pack it up, drive home again, and set it up again. Yeah, I don't want to spend my time on that.

[00:51:55] **Lucian Haas:** Paragliding is of course much easier. You fold it up, put it in your backpack, get on the train, and head back home. Exactly. And

[00:52:02] **Michael Witschi:** that's just something brilliant. You can just land anywhere with a paraglider. That's a huge advantage.

[00:52:09] **Lucian Haas:** Sailplanes sometimes talk a bit disparagingly about paragliders. At least in Germany, there are certain terms, and maybe it's the same in Switzerland. They call them "tea bag flyers" or, oh, there go the "air buoys" again, because they just stand there in the sky like they're nailed down and you can only ever curve and circle around them. Do you experience that in Switzerland? I mean, when you're paragliding, or if your sailplane colleagues know you're out there with a paraglider, do they look at you a bit sideways?

[00:52:39] **Michael Witschi:** Yeah, they say your colleagues were way too many up there in the air. They call them your handkerchiefs or the handkerchiefs and such. Yeah, that's for sure. It's always when you're sharing the airspace, right. Personally, it doesn't bother me. Of course, sometimes it's really difficult when there are extremely many gliders in the air. With the paraglider, you just have to dodge sometimes. I just find it a shame when the paragliders don't have a flight frame and then somehow fly into the cloud. They aren't aware that, at least in Switzerland, it would be legally possible for a glider to fly into the cloud, in the cloud flight zones. But nobody does that anymore because we all know there are deaths because certain paragliders simply go into them.

[00:53:26] That's the only thing that bothers me a bit as a glider pilot. Otherwise, I can understand both sides. Both are fine, more or less. Everyone should just have FLARMS and at least not fly into the clouds.

[00:53:43] **Lucian Haas:** You can act as a bit of an ambassador. How could we foster more understanding or more exchange between these two scenes? I think you can learn from both sides.

[00:53:53] **Michael Witschi:** I think it would really do every glider pilot good to do a tandem flight with a paraglider once. And it does every paraglider pilot good to come along with the glider sometimes. I do that; I actually only take paraglider pilots with me in the glider. I don't look for pedestrians because, first of all, most paraglider pilots can handle it, the others would have to puke. Plus, the paraglider pilots get an impression of what it's like, having a white glider in front of the cloud, and another one without a flare. Simply so they get a bit more sensitized to gliding. Plus, of course, the gliding community is tendentially more

[00:54:39] dying out. And I think the best pool to save soaring from dying out is the paraglider pilots. People who do both, or maybe even switch over sometime, are actually the best young talents for soaring.

[00:54:56] **Lucian Haas:** So people like you, who say, paragliders, you'll also get older at some point, and maybe then you'll want to fly long distances more calmly than you have to do all the time there in Wallis with B-handle gymnastics. Come join us, come fly with us.

[00:55:11] **Michael Witschi:** Exactly, exactly. And they already bring a backpack, or they learn much faster; they're usually also much more active because they've already practiced a hobby quite intensely before.

[00:55:23] **Lucian Haas:** Let's change the subject. This year, you started a new "adventure," so to speak. You took a stake in AirDesign and are now the CEO. Exactly. How did that happen?

[00:55:38] **Michael Witschi:** Yeah, exactly, I've been an importer for AirDesign in Switzerland for seven years now, and a while back, Martin Gosner approached me. He said, you, Stefan, and I—we're slowly getting into succession planning and all that.

[00:55:57] Actually, the proof that you can work with your passion was my job as an importer for me. Before that, I told him I wasn't going to work in aviation because I didn't want to mix work and passion or mix my hobby like that. And then I realized, exactly seven years as an importer for AirDesign and I've always enjoyed it. And I thought, well, actually, yeah, why not? I had also founded a solar company, but then the market collapsed quite a bit last year. And then at some point I thought, yeah, okay, that might be a hint, maybe it's a sign. And then I told Martin last summer, okay, I'm ready.

[00:56:46] **Lucian Haas:** If you didn't actually want to combine work with your hobby, why did you become an importer for AirDesign in the first place seven years ago?

[00:56:55] **Michael Witschi:** That's a funny story. Martin had been pushing me even before that, and I said, look, I don't have the time, no time. At the time, I was in politics, I was on the Langenthal municipal council, and then I stepped down. That was a 20% position, and I told myself, look, I've been doing these 20% things alongside my main job. I don't want to fill them with my main job again, but with something completely different. And then I called Martin and said, look, I'll do it, just at a 20% capacity. That's the story behind it.

[00:57:34] **Lucian Haas:** But now, the problem—or "problem" in quotation marks—was still there: you said you didn't actually want to combine your hobby with work, but now you have. What was the motivation for saying, okay, I'm mixing them anyway, I'm going for it?

[00:57:50] **Michael Witschi:** I think, well, for sure the product is something I like, it's my passion project, the paraglider, and I already knew AirDesign from various products I've flown myself, and I thought, yeah, something completely, well, completely new. It was new in the sense of selling the paraglider too, not just using it. And I think I liked the challenge.

[00:58:17] **Lucian Haas:** With the investment, you also moved the company headquarters to Switzerland. Originally, AirDesign comes from Austria and also has developers based in France. Why Switzerland?

[00:58:32] **Michael Witschi:** First of all, for sure, because that's my legal system, which I've known for many years as a citizen and as an entrepreneur.

[00:58:43] So for sure, I know it. I don't know the EU very well.

[00:58:50] Secondly, Switzerland is just, what should I say? I always say, you Swiss, you shouldn't complain about your country. If you complain, go into politics and try to change something. We have such a small country and we have a very direct democracy.

[00:59:09] That also means for me that we are more adaptable than the EU. We are also simply, how shall I put it, better positioned in terms of taxes and administration. Public debt is a huge issue for me. I just find, how can it be that a state can get so brutally into debt, while every company that does that goes bankrupt immediately? And in the EU, there are now several states where you can get massively into debt. And I don't really want to have a company in a state where, well, debt is actually future taxes. Because if the state then has to service the debt more and more, pay it off, or even just pay the interest, it either has to cut services or increase revenue.

[01:00:02] And the revenue comes from taxes. And so, for me, Switzerland also represents a certain legal certainty for the future. Since, fortunately, we still have a debt brake. You guys have one too, I believe, also in Germany. Do you still have it? Or was it overturned?

[01:00:22] **Lucian Haas:** Officially, they still exist, but there's constant discussion about whether they're being bypassed at least temporarily, whatever that means.

[01:00:30] **Michael Witschi:** That's a point for me, although there are also people who say that a direct democracy is a [01:00:37] legal uncertainty, because the population can decide on something insane and then it has to be implemented. So, you can see it from both sides, direct democracy.

[01:00:47] **Lucian Haas:** But a location in Switzerland, isn't that also disadvantageous if you're selling a lot into the EU and stuff like that? I always experience that when I get any packages from Switzerland, I still have to pay 20% customs duty or something like that. Or it has to go some weird way around, someone takes it with them to Italy because they happen to be there and sends me the package from there, and so on. So from that perspective, wouldn't a location in Austria be even better for you?

[01:01:19] **Michael Witschi:** So you're absolutely right, and I've fallen into that trap, as Bernd Rüschi would say. I took the risk of wanting to serve the EU from Switzerland at the beginning. It's possible, but it's very disadvantageous. There are really way too many downsides. And that's why I founded the company in France right away, and now the entire EU is handled from France.

[01:01:51] **Lucian Haas:** That means your company's registered office, the headquarters or whatever you call it—so Air Design AG, it's based in Switzerland, but you then have your sales subsidiaries or whatever, which are based in France.

[01:02:08] **Michael Witschi:** Exactly, Air Design—unfortunately, I have to say—is the parent company, which is based in Wolfenschiessen in the Engelberg Valley, and Air Design Europe is down near Saint-Hilaire, so if you mean La Terrasse, the village, and from there, the entire EU is handled.

[01:02:29] **Lucian Haas:** In terms of perception, I mean, originally from the history of Air Design's founding, it was always an Austrian company. Then, for a few years now, they've also been working together with the French colleagues there, and now you're in Switzerland. How do you think this company will be perceived in the future? Besides Advance, will Air Design eventually also be a "Swiss" brand, or how do you position yourselves there?

[01:02:59] **Michael Witschi:** Yes, of course, in terms of culture, as you say, Air Design has had a strong foothold in France for several years now.

[01:03:11] If you look at the last five or six years, it's actually an Austrian-French company. Of course, the headquarters have always been in Austria, but a lot of the communication—this funny way of positioning ourselves—actually came from the founders, but also from the people in France. The Gurzeuge have been developed in France since we started making them, and I always say, I sit right in the middle. I'm really right in the middle between the two locations, and I think culturally too, you know, between the French and the Austrians. From that perspective, it actually fits very well for me. And then, yeah,

[01:03:58] how do you position yourself? It's not Made in Switzerland anyway, or it's not, right? Well, there is one small paraglider brand that is really handmade in Switzerland, but nobody knows it, it's so small. Is it Fly Fat, or what is it? Yeah, exactly, you know them, bravo.

[01:04:17] **Lucian Haas:** Inevitably, I deal with the paragliding scene a bit, so I've already noticed that.

[01:04:21] **Michael Witschi:** But many people don't know this, but they really are made in Switzerland. For us, it's, well, we are a Swiss brand, like Advance a bit less, because our development also takes place in France and still in the Zildertal with Stefan, right? So I would actually define myself as trinational. We can't just say we're only Swiss if a majority of the employees work in France.

[01:04:57] **Lucian Haas:** And did you take over the company at a time when, from what you hear, the paragliding scene in general isn't doing so well economically right now?

[01:05:09] What's the situation with Airdesign, and how do you see it for yourself? Will the market recover a bit, or what general future prospects do you see for the paraglider market? Speaking as an entrepreneur.

[01:05:23] **Michael Witschi:** So Airdesign is a very, very solid company. I actually took it over during a period of strength. Not, not during a weak phase or anything. From this strength, this strength I have to...

[01:05:39] continue. Our advantage is that we are very—let me put it this way—efficient. Relatively small, but not that small. So, you know, after our size, there are almost only one-man shows, right? And we are, we're still, let's say, structured, well-organized. Now, the transition, the big challenge right now is just this, or I have to set everything up again. There are some turbulences and such. This phase, but we're actually already finishing it now. We're coming back into a period of calm. And as I said, we can really leverage many strengths from the old founders to the extremely young team now in France, and my connections in Switzerland.

[01:06:30] The market, I think, is pretty tough, yeah, and it's struggling. But our company is actually well-positioned. I think, well, if, how do you say, if the whole market goes down, we're certainly not going to double just like that, right? You have to live with the market. But I just think that in a world with so many digital experiences, the real thing is something incredibly cool, isn't it? And then I just think that paragliding won't be replaced anytime soon. Even in the crisis, I see, for example, in the USA, our sales are doing great.

[01:07:15] Where people are saying, "Hey, they're in a crisis, their gas is twice as expensive and, and, and." But it's going great. Then I think, actually, as an industry, we're already crisis-resistant.

[01:07:30] And the growing markets, they have the biggest potential. If you look at India, just imagine, if only one percent of people flew, that would be massive. Yes,

[01:07:43] **Lucian Haas:** if they have a billion people, then you already have your 100 million who would want to buy gliders.

[01:07:50] **Michael Witschi:** Wait, I think ten, right? Ten million, is that correct? One billion, one percent.

[01:07:55] **Lucian Haas:** Yes, that's right. That was 100, 100 million is ten percent, one percent would be ten million. But ten million gliders would be three orders of magnitude more.

[01:08:04] **Michael Witschi:** And then, of course, the question is, how can you participate in this market, exactly? I mean, the cars are like a prime example, right? There are surely many countries that buy a Tata, but there are still countries that buy a Mercedes or a BMW regardless, right? And that's why I think, India, China, Indonesia, also the African countries—eventually, they'll come, it's a long-term project. And then the market will take off very strongly again.

[01:08:40] **Lucian Haas:** What kind of influence do you have on the company, or what kind of impulses can you set there? You have your development department, you have a Stefan as a designer and so on, so they have their ideas. Are you then mainly the market person who looks at how I can get the products to the people, where they can be sold, how I can reach 100 million Indians, or whatever? Well, ten million, no, just kidding. So, how can you develop that, or are you also really involved in the products in some way, are you involved there, do you also provide impulses regarding the product development accordingly?

[01:09:15] **Michael Witschi:** For me, the CEO's main task is having the right team—having the right people working in the right environment, so the rules of the game, the

[01:09:31] the vibe and just generally the whole structure of a company, that's my main task. But we are a small company, so I'm almost forced to be involved as well; I'm not a developer and I don't want to interfere too much, but of course, when we're prioritizing between five products, or what has to go to market first, I'm definitely involved. You always have too few resources in a company, that's normal, maybe it's even good that way because otherwise it would be boring for us, but where do you deploy the resources? And that comes directly back to the products, and I always say, I'm a power user and you can give me anything, I'll try it and I'm just one opinion, but still an opinion on the product.

[01:10:24] You know, I fly every single one of our products.

[01:10:27] **Lucian Haas:** If you look at your CV, your professional CV, you can see that you've changed positions very frequently, you've founded different companies, you mentioned the solar company earlier, you said you were in the construction industry, you even had a company in Panama and stuff like that, but you can always see that there's constant change. Every few years, you've looked for something new, more or less. Can that still happen with Air Design, or do you think, I'm getting older, I've been doing this for so long, I'm looking for gliding and now I'm looking for a company where I can say, this is what I'm into now, not concrete, but something that simply fascinates me because of the medium the company deals with, I'm going to stick with that.

[01:11:15] **Michael Witschi:** Yes, well, I have to... I mean, you're probably right in a way, but you need to refine your statement a bit. I think, above all, I had many things going on in parallel, right? Most of the companies I founded, several of them are already ten, twelve, thirteen years old, or my company in Panama—I ran that for ten years, it still exists, the employees took over the shares. The drilling company, we operated that for 13 years, so you can't really say it was a one-hit wonder. Of course, I also founded some things and realized pretty quickly, okay, this isn't working. You haven't even seen everything on my CV yet, but I do think the fact that I'm now... I've become monothematic for the first time in my life.

[01:12:09] **Lucian Haas:** You only have Air Design as a company now, and your Michu Vici GmbH, which you use to organize the Eiger Tour.

[01:12:16] **Michael Witschi:** Exactly, regarding the Eiger Tour, you could still hold that against me, but it's actually in the same industry; it's a sense of touch with the customers or with our

[01:12:28] Superusers, and given that I've become more focused, older, and calmer, I'm sure about the things I'm doing long-term with Air Design. I can really feel it now—if the world isn't ending tomorrow, I'm truly in the right place. I enjoy pretty much all the activities I do so much that I know I'll be satisfied in the long run. You know, when you have good young people coming up, I always say I can maybe transition into being a business angel at some point.

[01:13:15] We have an extremely young team with us now, really, it's crazy, but it's cool. And it's also good to have a few old hands among them who have already experienced so many things, you know. Most of the things that can come up in business, I say, yeah, I've experienced that before. But you also have to be careful, because it's not always the same. Back then it was like this, now maybe you have to decide differently, but at least it doesn't scare me.

[01:13:48] **Lucian Haas:** They are also different industries, which probably react a bit differently and so on. But if you look at it that way, a lot of things come through, including your initiatives. If you just look at the paraglider scene alone, X-Alps Academy, the Eiger Tour—that actually always shows other people what they offer in terms of what they want to promote. Now you're saying you're in a company with an incredibly young team and you enjoy seeing them blossom, have ideas, and that you can lead them and stuff like that. What is it that fascinates you about that, or where does it come from that you are such a, how should I put it, a people leader, a people enabler, the kind of person who pushes people forward?

[01:14:34] **Michael Witschi:** Yeah, I think you just have that, I guess, how do you say, naturally, in your bones. I was always just like, there are people who are good at starting things, and their weakness is the detailed work—getting everything through to the very end. But I have this gift, and also the burden, which is a strength and a weakness at the same time: when you're so good at getting things off the ground, you just have to make sure you have the right people on board who can provide the consistency, who can think through the details and all that, and I have that, and that's why I feel so comfortable now.

[01:15:21] I think my past plays a role in that too; you just get better at knowing which constellations are actually good, and I think I'm there now. And that's just what I'm good at, or I always say, if I were in the military, I'd be the soldier you send behind the border, and when you say go see what's out there or level the terrain, and then they come after. Yeah, it's just in my genes.

[01:15:58] **Lucian Haas:** That means you see yourself as a sort of vanguard, a pioneer, a scout for the others who come after.

[01:16:05] **Michael Witschi:** Yes, simply because, well, for me, changes aren't a problem or a shock, but a challenge. And when the world changes and as an entrepreneur you always have to react to the changing environment, then I enjoy that, I look forward to it.

[01:16:27] **Lucian Haas:** Is that also something where you'd say you learned something for life from paragliding at this point, or did you already have these genes and this attitude before you ultimately started paragliding, where so much is required—you have to constantly adapt to new things and, as I said, every flight is different, where you always have to look at how I'm going to handle these conditions today?

[01:16:49] **Michael Witschi:** I certainly had that in my blood or in my genes beforehand, but paragliding is definitely a great school for that, really. And I've always drawn parallels between competition and business life in the past. It's like, altitude is your capital, right? The higher you are, the more options you have. Then you can think about the strategy. If you're low, it doesn't matter at all if you think about where to go, whether you fly east or southeast; you just have to get up there first. And I always say, the competition participants are the other companies, and the weather is the global economy.

[01:17:36] And everyone has to deal with this weather. You have individual competitors, where you might look at one and think, he was first yesterday, I have to make sure I stay with him so he doesn't fly into the finish line ahead of me. And then you have the weather, which is, let's say again in business life, suddenly a war in Iran breaks out, this and that

happens—things we can't change, but we have to adapt to them and make the best of it. And thus, for me, paragliding and especially competition is a perfect training ground for business life.

[01:18:12] **Lucian Haas:** That means the next project that might come your way is eventually a management school where you say, "Folks, you're all learning paragliding with me, and then let's see where we can get with this mindset."

[01:18:24] **Michael Witschi:** So, that's actually a business idea I have sitting in my drawer, it's called the Academy of Willpower. And there, it would be a school where it's primarily about how I can better value myself in my school by doing what I actually want to do and not letting myself get distracted too much. How can I allocate my willpower so that I get as far as possible in exactly the direction I want to go. It's a small paper in my drawer. Academy of Willpower.

[01:19:02] **Lucian Haas:** Alright, Michael, then I'm curious to see when you pull that paper out of your drawer and eventually... maybe never. Yeah, who knows, but maybe I'll just pull it out sometime. If it ever pops up somewhere, I'm curious to see how you'll incorporate paragliding as your vital life content into it, even if you become more of a glider pilot in a few years, since you say that in everyday life, gliding—at least cross-country gliding—is moving further and further away. Thanks a lot for your story. I think we've spanned a pretty colorful arc today in this podcast, but there was an enormous amount of interesting stuff in there. I wish you lots of luck and above all, lots of success with AirDesign. May you weather the difficulties that might currently exist in the market and then

[01:19:48] ...and achieve some good growth with AirDesign.

[01:19:52] **Michael Witschi:** Thanks. Yeah, thanks to you too for your time. That was super interesting.

[01:20:00] **Lucian Haas:** Podz-Glitz is the podcast of the paraglider blog Loglites. Both are projects that I have been running for years as a freelance journalist and passionate paraglider, completely independently and ad-free. This is only possible because there are people who appreciate my work and therefore provide me with support as patrons. Join in. With your freely chosen amount, you help me keep you updated on all the possible facets and personalities of this fascinating sport. You can choose the amount of your contribution completely freely. All further information and links on how to reach me via PayPal or bank transfer can be found on the page www.Lu-Glitz.blogspot.com under the "Support" section.

[01:20:45] By the way, the next episode of Podz-Glitz is already in the works. Until then, your Lucian.

Français

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

Show notes

Michael Witschi est pilote de parapente et homme d'affaires prospère. Quel est le lien entre les deux ?

On peut tirer les parallèles les plus variés avec le parapente. Certains comparent la composante stratégique à une partie d'échecs, d'autres se voient dans les airs comme des improvisateurs libres comme dans le jazz, qui suit pourtant certaines règles musicales. Le Suisse Michael Witschi voit le parapente comme le reflet de la vie économique. Cela n'est pas sans raison.

Michael Witschi a déjà dirigé toute une série d'entreprises dans divers secteurs. Et même dans le parapente, il a déjà été performant dans différentes disciplines : de la compétition PWC jusqu'aux X-Alps, où en 2015, après une sortie de secours spectaculaire en plein milieu d'un lac, il a quand même poursuivi la course et est même arrivé à l'arrivée juste avant la deadline.

Désormais, l'existence de Michael en tant que chef se retrouve également dans sa carrière de parapente. Le quadragénaire ne dirige pas seulement la compétition Hike-and-Fly Eigertour. Depuis le début de l'année, il est également CEO du fabricant de parapentes Airdesign. Comment il en est arrivé là, et comment il souhaite développer la marque, est aussi le sujet de cet épisode 188 de Podz-Glitz.

Musique de cet épisode :

Piste : Matterhorn | Artiste : Jeremy Black

Bibliothèque audio YouTube : <https://www.youtube.com/watch?v=NhqnuZ-b7Fs>

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/0029VaBV505CHDynzdlJlU34>
 - 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 Michael Witschi :

- Airdesign : <https://ad-gliders.com/>
- Eigertour : <https://eigertour.rocks/>
- Michael Witschi sur Instagram : <https://www.instagram.com/michuwitschi/>
- Michael Witschi sur Facebook : <https://www.facebook.com/michu.witschi>
- Chaîne Youtube de Michael Witschi : <https://www.youtube.com/@eigertour>

Transcript

[00:00:02] **Michael Witschi:** Le parapente, et particulièrement la compétition, est un terrain d'entraînement parfait pour la vie économique. L'altitude est ton capital. Plus tu es haut, plus tu as d'options. Tu peux alors réfléchir à la stratégie. Si tu es bas, ça ne sert à rien de te demander si tu dois voler vers l'est ou le sud-est. Tu dois d'abord simplement décoller. Et je dis toujours aux compétiteurs, ce sont les autres entreprises, et la météo, c'est l'économie mondiale. Et tout le monde doit composer avec cette météo. C'est comme dans la vie des affaires, disons, soudainement il y a une guerre en Iran, il y a ceci ou cela. Des choses que nous ne pouvons pas changer, mais auxquelles nous devons nous adapter et faire le mieux possible avec.

[00:00:58] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Michal Vici. Et je suis Luzern Haas.

[00:01:12] On peut voir toutes sortes de parallèles imagés avec le parapente. Certains comparent la composante stratégique à une partie d'échecs. D'autres se voient en l'air comme des improvisateurs libres, comme dans le jazz, qui suit pourtant certaines règles musicales. Le Suisse Michal Vici voit le parapente comme le reflet de la vie économique. Et ce n'est pas sans raison. Michal Vici a déjà dirigé toute une série d'entreprises dans divers secteurs. Et même dans le parapente, il a déjà réussi dans différentes disciplines. De la compétition PWC jusqu'aux X-Alps, où en 2015, après une récupération spectaculaire au milieu d'un lac, il a quand même poursuivi la course et est même arrivé à l'arrivée juste avant la limite.

[00:02:01] Désormais, l'existence de Michael en tant que dirigeant se retrouve aussi dans sa carrière en parapente. Le quadragénaire ne dirige pas seulement la compétition Hike-and-Fly Eikertour. Depuis le début de l'année, il est aussi le PDG du fabricant de parapentes Air Design. Comment il en est arrivé là et comment il veut développer la marque, c'est aussi le sujet de cet épisode 188 de Podz-Glitz.

[00:02:28] D'ailleurs, je ne peux vous proposer ce genre de discussions que grâce à des mécènes qui soutiennent financièrement mon travail sur le podcast et le blog. Rejoignez-nous. Pour savoir comment faire, rendez-vous sur le Gleitschirm-Blog Mooglites, sur la page Soutenir.

[00:02:46] Michael, tu m'as écrit que tu es un vrai fan d'atterrissage. Est-ce que tu es toujours content de retrouver la terre ferme ?

[00:02:54] **Michael Witschi:** Non, en fait, c'est juste que je suis content d'être de retour. Ce sont des expériences rares, j'ai déjà eu des moments où on ne peut presque plus redescendre. Heureusement, c'est rare. Non, je trouve simplement que le retour sur Terre est quelque chose de fascinant. Passer de l'air au sol à nouveau.

[00:03:15] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui est fascinant là-dedans ? Ce changement de médiums ? Le fait de dire que dans les airs, tu es libre, et sur terre, tu es lié ? Ou c'est quoi, ce qui te touche autant ?

[00:03:25] **Michael Witschi:** Peut-être que je peux encore ressentir quelque chose d'autre. Ça commence déjà au décollage. Ce que je préfère, ce sont les vols où je pars quelque part, je tourne vers le haut, je me pose, puis je repars. Je ne sais pas non plus quelle est la différence entre la fermeté de la terre et celle de l'air. L'air te pardonne en fait beaucoup plus que le sol. Si tu arrives avec 10 km/h de trop ou un mètre trop bas, tu as déjà cassé quelque chose. En l'air, tant que tu ne voles pas tout près du terrain, tu es généralement beaucoup plus libre à cet égard. Mais je ne peux pas vraiment t'expliquer pourquoi ça me fascine autant.

[00:04:07] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est peut-être aussi un peu l'attrait du risque ? Enfin, chaque atterrissage est aussi un risque. Exactement comme tu le dis, dans les airs, je suis libre. Ou alors, dans les airs, il peut m'arriver moins de choses. Ça n'arrive toujours que quand on s'approche du sol et qu'on est peut-être encore trop rapide. Alors, est-ce que c'est ça, quand tu dis que j'aime aussi jouer avec ce risque ?

[00:04:26] **Michael Witschi:** Ce serait probablement inconscient. Je ne rejetterais pas cette théorie pour autant. Mais ce n'est certainement pas conscient. Je pense surtout que je me crée simplement une zone de confort plus large en atterrissant beaucoup. Souvent, j'essaie aussi des atterrissages compliqués. Et je les réalise. Mais ces derniers temps, je me dis souvent : « Bon, là, c'est trop délicat ». Le risque, c'est que je n'y arrive pas. Avec l'âge, ça arrive de plus en plus. Ou alors je me dis : « Bon, plus maintenant ». Maintenant, je vais sur la grande prairie et je ne cherche plus l'atterrissage

pour hélicoptère.

[00:05:02] **Lucian Haas**: Est-ce qu'il t'est déjà arrivé de vraiment foirer un atterrissage comme ça ?

[00:05:07] **Michael Witschi**: Oui, déjà plusieurs fois, oui. Toujours sans rien casser, mais avec quelques jours de douleurs aux pieds.

[00:05:14] **Lucian Haas**: Quelles leçons en tires-tu ? Est-ce que tu deviens plus prudent ou est-ce que tu te dis juste, « bon, la prochaine fois, je devrai l'aborder différemment » ?

[00:05:21] **Michael Witschi**: C'est souvent les turbulences qui en sont la cause. Alors je dois me dire : là, c'est en fait trop turbulent pour approcher cet atterrissage. Ou alors, ça peut aussi être que j'ai utilisé la mauvaise technique. Si tu fais, par exemple, un décollage en pente et qu'il y a beaucoup de thermiques, tu dois presque te attendre à te retrouver soudainement dix mètres plus haut. Ça fait partie du truc. Et avec le décollage en pente, tu ne peux pas simplement repartir si tu arrives par le côté.

[00:05:55] **Lucian Haas**: Tout le monde ne comprendra peut-être pas immédiatement ce qu'est l'atterrissage en pente, surtout ceux qui ne l'ont jamais vu. Peux-tu expliquer brièvement ce que ça signifie et comment on fait ?

[00:06:05] **Michael Witschi**: Alors, j'ai une bonne histoire et une théorie qu'on peut peut-être contredire. Je soutiens toujours que l'atterrissage en pente a été vraiment développé ou perfectionné par Padel von Kennel et Kregel-Maurer. Et c'est quand ils sont venus pour la première fois à l'Eiger-Tour et qu'ils connaissaient mon concept, parce que je leur en avais parlé avant. Et soudain, ils ont compris qu'il fallait être rapide pour l'atterrissage. Et d'un coup, les deux gars sont arrivés et ont atterri tous les deux l'un après l'autre en venant d'en bas. Je n'avais jamais vu ça. Jusqu'ici, je ne connaissais ça que sur les Deltas. Les pilotes de Deltas courageux, je les ai parfois vus plonger comme ça et puis atterrir en pente.

[00:06:50] Et puis, lors de la première édition de l'Eiger Tour, ces deux gars arrivent et atterrissent à plusieurs mètres en dessous, et ils sont incroyablement rapides. Après, je leur ai demandé : « Dis, Kregel, comment tu as fait ? » Et il m'a répondu : « Écoute, en fait, c'est souvent même le plus sûr si tu arrives carrément face au versant. Tu restes en gaz, tu transformes l'énergie, et ensuite tu montes. » Et bien sûr, j'ai aussi commencé à m'entraîner à faire ça. Et j'ai vite remarqué qu'il y a des situations où c'est l'atterrissage le plus sûr. Évidemment, c'est très impressionnant, parce qu'il faut donner du gaz face au versant. Et si tu arrives trop bas, on dit en suisse allemand que ça claque ou que ça fait un énorme bruit.

[00:07:37] Si tu arrives trop haut, tu vas finir par manquer de souffle. Et tu devras alors redescendre en parachute.

[00:07:44] Oui, c'est en fait l'atterrissage en pente ascendante. Ou comment est-ce que tu dirais ça, toi qui parles mieux allemand que moi ?

[00:07:53] **Lucian Haas**: Je ne sais pas. Il y a un autre terme aussi. Je crois que les deltaplanistes ou quelque chose comme ça appellent ça toujours l'atterrissage en pente opposée. Genre, atterrir face à la pente. On vole vraiment, pas verticalement, mais directement vers la pente, et on convertit la vitesse en hauteur pour suivre l'inclinaison de la pente et, idéalement, se poser tout doucement. Griegl m'a raconté une fois qu'au début, il a beaucoup pratiqué ces atterrissages en pente dans la neige. Parce qu'il dit, oui, c'est génial, si ça rate, tu fonces à grande vitesse mais tu tombes d'abord dans la neige molle et il ne se passe pas grand-chose. Est-ce que tu as fait ça aussi ou est-ce que tu t'es dit direct que la prairie devait tenir le coup ?

[00:08:34] **Michael Witschi**: Oui, en fait, je n'ai commencé qu'en été. C'est aussi cette tournée de Reigert qui m'a inspiré. Et j'ai simplement commencé à approcher une pente un peu de biais. Au début. De manière à ce que, tu sais, là où il n'y a pas beaucoup d'arbres, je puisse encore faire demi-tour si besoin. Et puis, à 45 degrés, et j'ai progressivement augmenté jusqu'à 90 degrés. Ça se fait déjà en été. Bien sûr, la neige est importante, il faut une bonne neige. Si elle est dure et gelée, ça ne sert à rien. Donc, oui, la vitesse n'est certainement pas mauvaise. Et en hiver, c'est parfois presque trop facile, parce que tu as cette dégueulante adiabatique de l'air froid. Et ça rend la chose, bien sûr, encore plus facile.

[00:09:22] Ou alors, tu atterris face à la pente et tu as en plus du vent de face. Tu vas encore plus lentement.

[00:09:28] **Lucian Haas:** Oui, mais en été, comme tu l'as dit juste avant, la difficulté peut être que tu atterris en pente ascendante, puis il y a l'ascendance de pente qui s'ajoute et te fait monter bien plus haut que ce que tu avais prévu. Là où tu voulais te poser. Exactement, oui. Revenons un peu très loin en arrière, à tes débuts en vol. Je crois que tu voles depuis 28 ans maintenant, c'est bien ça ? Correct, depuis 1998, oui. Et qu'est-ce qui t'a poussé à prendre les airs à l'époque ? Parce que, d'après ce que je sais, tu viens d'une famille avec une grande tradition de construction. Vous avez une entreprise de construction dans la famille. Donc quelque chose de très terrestre, de très ancré. Qu'est-ce qui pousse quelqu'un comme ça à prendre les airs ?

[00:10:12] **Michael Witschi:** Oui, on est très ancrés au sol. Je n'ai pas de pilotes dans ma famille. Donc, c'est quelque chose qui est né chez moi. Je ne peux pas te dire quoi. Je sais juste qu'à 16 ans, je suis parti en randonnée un jour, j'étais sur un sommet et là, je vois un type arriver avec un sac à dos rose, il déploie son aile, dit « Salut tout le monde » et il décolle. Et là, j'ai su, je veux aussi apprendre ça.

[00:10:45] Ce décollage dans les airs.

[00:10:47] **Lucian Haas:** Et tu as commencé à 16 ans ?

[00:10:49] **Michael Witschi:** Eh bien, à l'époque, je n'avais pas encore d'argent. Je devais encore économiser. J'ai eu assez d'argent quand j'ai eu 20 ans.

[00:10:56] **Lucian Haas:** Ok, à 20 ans, tu as fait le privé. Qu'est-ce que tu dirais que tu recherches depuis lors quand tu voles ? Parce que tu n'as jamais arrêté.

[00:11:07] **Michael Witschi:** Alors... Je pense que tu vis la nature différemment quand tu voles. Tu peux faire des choses incroyables. Sinon, il faudrait être un genre de super alpiniste. Enfin, je veux dire... avant-hier, j'étais en tandem, j'ai déjà survolé le Beach, à trois mètres de là. Si je devais faire ça autrement, il faudrait que je sois un super alpiniste. Donc c'est certainement une expérience de la nature. Et je pense aussi que c'est en fait comme une partie d'échecs avec la nature, avec la physique. Mon cerveau d'ingénieur joue sûrement aussi un peu là-dedans. Si tu connais les règles physiques, il y a ensuite beaucoup de choses que tu dois apprendre par intuition ou ensuite par l'expérience.

[00:11:58] Et c'est juste un magnifique jeu avec la nature, je trouve. Mhm. Ce n'est jamais pareil et c'est toujours éphémère. Enfin, il n'y a presque jamais d'endroit où tu sais qu'en une semaine je peux y aller et que ça va marcher. Tu ne le sais pas. Et c'est sûrement aussi cet aspect éphémère de la thermique, de l'expérience du vol, qui le rend si passionnant jusqu'à aujourd'hui. Enfin, je vole aussi avec le moteur maintenant. Et c'est déjà beaucoup plus fiable et donc un peu moins attrayant. Enfin, c'est aussi beau. Oui. Mais tu sais simplement qu'dans trois jours, je peux décoller avec l'avion à moteur à 14h30 et atterrir à 16h. Enfin, à 80 % pour autant. En hiver, c'est un peu plus difficile, aussi avec le brouillard et tout ça.

[00:12:45] Mais je pense que c'est aussi ce côté éphémère que connaissent peut-être les surfeurs avec les vagues, non ?

[00:12:52] **Lucian Haas:** Chaque vague est différente, et tout ça. On les cherche encore et encore. Elles arrivent de manière similaire, mais pourtant, chaque glisse que l'on fait là-bas est une expérience différente. Et ainsi, chaque vol pour toi est aussi un vol différent.

[00:13:04] **Michael Witschi:** Exactement. Et c'est pour ça que je dis toujours que le vol le plus heureux n'est pas forcément le plus long ou autre chose. Le vol le plus heureux, je pense toujours, c'est quand la réalité est plus grande que tes attentes. Là, tu te dis : wow. Si tu penses que ça ne fait que descendre et que tu peux rester genre 20 minutes dans un petit coin, alors tu es déjà... enfin, je suis déjà très, très heureux.

[00:13:29] **Lucian Haas:** Au début de ta carrière de pilote, ou pas seulement au début, disons dans le premier tiers, tu étais, ou tu es, plus d'un tiers, mais tu étais aussi très orienté vers la compétition. Oui. Qu'est-ce qui t'a attiré là-dedans ? Parce que je veux dire, d'un côté, il y a cette expérience de toujours faire quelque chose de différent, de toujours quelque chose de nouveau. On peut aussi faire ça avec chaque vol. Pour ça, il n'est pas nécessaire de se dire : je dois me mesurer aux autres. Qu'est-ce qui t'a fasciné dans la compétition ?

[00:13:58] **Michael Witschi:** Ça a commencé, par exemple, avec un ami d'enfance qui s'appelle Michael Steinbach. Quand j'ai débuté, il était en plein apogée en tant que pilote de Coupe du monde. Il avait déjà un contrat avec Red Bull à l'époque. Et il m'a simplement dit : « Tu sais, si tu veux vraiment savoir piloter, tu dois faire de la compétition. Sinon, tu n'apprends que la moitié. » Et j'ai toujours gardé ses paroles en tête. Et c'est comme ça que ça s'est fait. Et à Grindelwald aussi, il y avait une sorte de scène autour d'Alex Hofer, qui était super à l'époque, Coupe du monde, il gagnait tout. Et puis il y avait Gregel Maurer, qui arrivait comme jeune pilote. Ils étaient tous là.

[00:14:44] Il y a aussi ce genre de dynamique où tu vas à la compétition suivante chaque week-end. Et c'était vraiment comme ça. J'ai appris énormément de choses, et très rapidement, grâce à ça.

[00:14:57] Je peux aussi transmettre ce message. Tout pilote qui a le temps et l'envie peut simplement faire des compétitions de vol, même si tu ne montes pas forcément sur le podium. On apprend énormément de choses.

[00:15:11] **Lucian Haas:** D'un côté, il y avait la compétition. Tu as aussi fait du PWC et des trucs du genre. Mais en 2015, tu as même participé aux X-Alps. Qu'est-ce qui t'a attiré là-dedans ? Le fait de se dire que je ne veux pas juste voler, mais qu'il faut soudainement faire preuve de compétences beaucoup plus terrestres. Là, il faut probablement aussi être capable de bien courir. Et pas mal de stratégie. Ça, tu peux l'avoir en réserve.

[00:15:36] **Michael Witschi:** Oui, c'est sûr. L'idée principale était que je voulais faire une compétition où on avance toujours vers l'avant. En PWC, tu fais du zigzag, c'est un peu Mickey Mouse, ou tu fais des allers-retours. C'est déjà marrant. Mais en fait, je trouvais le concept beaucoup plus passionnant. Je suis à Salzbourg et je veux aller à Monaco. Et là, je vais toujours dans cette direction, bien sûr il y a eu quelques arbres, mais toujours dans ce sens. Ça m'a déjà fasciné. Et puis aussi la liberté. Ou alors en tant que pilote PWC, même Krigl faisait genre 92 kilos, moi j'en faisais 95. On mangeait comme des fous et on voulait avoir les plus grandes ailes.

[00:16:21] Et soudain, j'ai vu Krigl, il perdait du poids et devenait de plus en plus svelte. Et j'ai dit : « Krigl, tu penses que je pourrais faire pareil ? » Il a répondu : « Oui, je pense que oui. Tu as deux ans pour atteindre un niveau physique qui te permette de participer. » C'est ce que j'ai fait. J'ai perdu du poids et j'ai augmenté mon entraînement d'endurance, parce que je n'étais pas du tout un sportif d'endurance. Et ça a vraiment payé. On réapprend à voler avec ces atterrissages et ces décollages que tu fais en Hike & Fly. Parce qu'en tant que pilote de PWC, je ne pouvais pas bien décoller et je n'étais pas très bon pour atterrir non plus.

[00:17:07] Je pouvais juste bien voler. Et puis, en tant qu'ancien pilote des Alpes, j'ai fini par réussir à bien décoller et atterrir aussi. Mais l'idée de base, c'était toujours d'aller vers l'avant, de Salzbourg jusqu'à ce radeau à Monaco.

[00:17:22] **Lucian Haas:** Pendant ces deux années où tu as dit que tu voulais participer et que tu commençais à t'entraîner, tu as dit qu'avant, tu avais plutôt pris du poids pour dire que tu voulais voler les grandes ailes. Combien de poids as-tu perdu en deux ans ? Si tu en avais 95 avant, à combien es-tu descendu ?

[00:17:39] **Michael Witschi:** Je suis passé de 97 à 80.

[00:17:42] **Lucian Haas:** Oh wow.

[00:17:43] **Michael Witschi:** C'était dur. C'était vraiment, je me suis dit que je me sentais comme un junkie en manque.

[00:17:51] Mais au début, j'étais tellement faible que je n'ai pas vraiment tout entraîné. Mais oui, j'ai persévéré et à un moment donné, on devient plus léger et tout devient soudainement plus facile. C'est comme ça que j'ai augmenté mon entraînement. À court terme, je suis aussi tombé en surentraînement, où j'ai soudainement eu une inflammation du tendon d'Achille environ quatre mois avant le X-Halbs. C'était vraiment grave et je n'ai pas réussi à m'en débarrasser pendant un mois. Mais c'était une expérience très intéressante. Et heureusement, j'avais vraiment Kriegel, qui a partagé tout son savoir avec moi.

[00:18:29] Et même sans lui, je n'aurais pas été capable de faire un tel pas en deux ans.

[00:18:35] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'il était en quelque sorte ton mentor pour le X-Halbs et qu'il t'a permis d'y arriver. Oui, définitivement. Oui, exactement. Pour ce X-Halbs, c'était en 2015, tu étais aussi finisher. Je crois que tu es arrivé en 19e, donc dernier de tous ceux qui sont arrivés à la ligne. Et si je me souviens bien, je crois même que c'était

seulement 15 minutes avant la fin ou la fermeture du créneau horaire. C'est quoi cette sensation de réussir enfin à franchir la ligne d'arrivée ?

[00:19:02] **Michael Witschi:** C'était vraiment bouleversant. Pendant les cinq premiers jours, j'étais plutôt bien placé, toujours dans le top 5. Et puis, je suis tombé à l'eau, dans le Lago di Poschiavo au nord de la frontière. Ça m'a pas mal secoué mentalement. Et à partir de ce sixième jour, j'ai été repoussé de plus en plus vers l'arrière au X-Halbs. À un moment donné, ils ont même dit : « Ouf, là ça va être serré pour qu'on y arrive encore. » Dès le début, mon objectif était simplement — je ne suis pas un athlète de haut niveau, mais je veux absolument aller à Monaco. C'était le but. Et un jour, alors qu'on était déjà en France, on s'est dit : « Là, ça va être difficile d'atteindre l'objectif. »

[00:19:47] Et puis, j'ai enchaîné toute la nuit et j'ai finalement réussi à finir 19e, à seulement un quart d'heure de la fin. Je suis devenu 18e parce que Stefan Gruber, juste derrière moi, a fini dans le "Royal", ou comment dit-on, l'enclos pour éléphants monégasques. Il a même été sanctionné là-bas.

[00:20:11] Et je lui ai dit, tu sais, pour moi, je travaille et ce sont mes vacances, et j'ai profité de mes vacances au maximum. Jusqu'à un quart d'heure avant la fin de la course, j'ai profité de mes vacances. Donc, ce n'était pas toujours du plaisir, mais c'était aussi du plaisir. Oui, j'étais vraiment très,

[00:20:29] **Lucian Haas:** très content. Tu n'as probablement pas apprécié ta chute dans le lac. Je me rappelle encore, j'étais vraiment devant l'écran à ce moment-là, je regardais le tracking en direct et je vois encore cette image de ta trajectoire de vol, qui tire si joliment vers le haut et puis d'un coup, il y a une cassure vers le bas et on voit cette trajectoire rouge descendre et finir dans le lac. C'est comment quand on a une telle perturbation, qu'on jette l'aile de secours et qu'on reste suspendu au-dessus du lac et qu'on sait et qu'on voit, d'après la courbe de descente, que je vais atterrir en plein milieu de cette eau. Qu'est-ce qui te passe par la tête à ce moment-là ?

[00:21:06] **Michael Witschi:** Ce qui était cool, c'était le fait que ce soit arrivé par hasard, parce que je m'étais entraîné, j'étais déjà passé au-dessus du lac de Prienster avec exactement le même équipement, tu sais, j'avais lancé l'aile nord et j'avais une sellette sans sangles, donc je savais aussi comment sortir de l'eau. Et je n'avais pas du tout entraîné mon aile nord sur le lac, j'étais déjà assez loin au-dessus de la terre, mais l'aile nord était tellement forte qu'elle m'a poussé vers le sud et, en fait, j'étais presque content parce que je me disais que si je percutais une maison à 40 ou 50 km/h, donc en vitesse horizontale, ça ne serait pas drôle, et c'est quelque chose qu'on n'entraîne définitivement pas.

[00:21:54] un impact horizontal sur l'aile Nord et c'est pour ça que j'ai fini par me dire : oui, je vais peut-être devoir nager, mais je l'ai déjà fait, je sais exactement comment faire, dans les airs je déboucle mes sangles d'épaules et dans l'eau je sors en arrière, je savais tout faire. En fait, j'étais assez calme et presque soulagé de ne pas avoir percuté une maison ou un truc du genre, mais d'être tombé dans le lac avec cette vitesse de Föhn.

[00:22:24] **Lucian Haas:** C'est peut-être même avantageux d'atterrir dans le lac avec un vent aussi fort, dans le sens où ton aile et l'aile nord pourraient encore être gonflées par le vent. Je peux imaginer que ça resterait ainsi gonflé, que les suspentes resteraient tendues, pour que tu puisses en sortir relativement bien et t'éloigner en nageant. C'est bien ça ?

[00:22:47] **Michael Witschi:** Oui, donc l'aile principale est tombée dans l'eau, elle a fonctionné comme une ancre et l'aile Nord a fonctionné comme une voile, et c'était sous une tension assez forte.

[00:23:00] Ou avec celui-ci, avec mon set, les deux étaient sur les mousquetons, sinon ça m'aurait peut-être tiré en position horizontale ou si l'aile Nord avait été sur les épaules.

[00:23:14] Mais oui, ça a plutôt bien fonctionné, en tout cas il n'y a pas eu de confusion avec les suspentes, elles étaient bien tendues par l'aile principale ou alors elle était dans l'eau. Au début, j'ai pensé que je me ferais tirer vers le rivage par l'aile Nord, mais l'aile principale était comme une ancre, je me suis rendu compte que ça ne servait à rien et j'ai dû tout lâcher et nager.

[00:23:36] **Lucian Haas:** Tu as alors nagé vers la rive. Comment as-tu récupéré ton équipement ou est-ce qu'il est resté dans le lac ?

[00:23:42] **Michael Witschi:** C'était marrant, au moment où j'ai atterri dans le lac, il n'y avait pas un seul bateau, et ce n'est pas forcément normal, il y a des bateaux sur ce lac, mais le propriétaire du Romantica, de cet hôtel où j'ai dormi, il a récupéré mon équipement avec son bateau. À ce moment-là, c'était encore déchiré, il m'a dit : « fais attention », quand je l'ai sorti, ça a fait un bruit bizarre, mais j'étais quand même reconnaissant qu'il l'ait sorti pour moi. Mais ensuite, Aaron Duragati m'a encore aidé à recoudre un peu le sac de sangle et on a fait sécher ça pendant la nuit pour pouvoir le réutiliser le lendemain.

[00:24:26] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu as tout séché, que tu as aussi replié cette aile de secours, replié l'aile et que tu as continué à marcher, à voler avec.

[00:24:35] **Michael Witschi:** Oui, je pense que c'était proche. Je crois que j'ai eu besoin de mon aile de secours pendant une journée et là, il faut demander à Red Bull si c'est d'accord. J'ai eu besoin de mon aile de secours pendant une journée pour laisser sécher celle des autres, mais oui, j'ai eu besoin de la selle, elle était presque sèche à ce moment-là, et mes supports ont remonté l'aile de secours, exactement.

[00:25:02] **Lucian Haas:** Je peux imaginer qu'une expérience pareille soit déjà assez extrême et, bien sûr, que ça ait quelque chose à voir avec une force mentale. Pourquoi as-tu quand même décidé de continuer dans cette situation, au lieu de juste dire : « Hé, c'était un signe, j'ai survécu, mais peut-être que ce n'est pas pour moi » ou quoi que ce soit d'autre qu'on pourrait penser là-dedans.

[00:25:22] **Michael Witschi:** Alors, je n'ai pas pensé une seule seconde à arrêter, ça ne m'est même pas venu à l'esprit, et quand Tarkin Cooper de l'organisation Red Bull a appelé,

[00:25:35] je lui ai dit que ce qui ne nous tue pas nous rend plus forts, je n'ai même pas réfléchi longtemps. Ce jour-là, c'était en fait encore un peu mieux que ce qui est arrivé après. Le lendemain, j'ai réalisé quel était l'effet. Là, j'ai vraiment eu peur de voler au-dessus des crevasses glaciaires et c'est là que mes erreurs de vol ont commencé. Et en fait, ma force, c'était le vol et pas la course, et ma force est devenue soudainement ma faiblesse. Mais je n'ai jamais pensé à arrêter. Je connaissais en fait les raisons, les raisons étaient, de mon point de vue, triples : d'abord l'épuisement extrême, donc mes réactions étaient lentes. Deuxièmement, le Föhn, le Nordföhn n'est pas drôle du tout, et troisièmement, c'était l'aile, qui n'était tout simplement pas stable à pleine vitesse.

[00:26:29] **Lucian Haas:** Tu as volé à fond dans le Nordföhn ?

[00:26:32] **Michael Witschi:** Oui exactement, à côté de moi il y avait Stefan Gruben avec un Skywalk et il a bien atterri, mais ça m'a projeté. Et comme je savais ce que c'était, cette combinaison de trois,

[00:26:46] je savais aussi que je pouvais continuer, en fait. Par contre, j'ai eu des problèmes avec la fatigue, parce que le corps est tellement en éveil, tu es en fait épuisé, mais tu es là, les yeux grands ouverts à trois heures du matin dans ton camping-car, et la fatigue, elle est restée un problème jusqu'à la fin.

[00:27:08] **Lucian Haas:** Quand tu as dit que ça t'a été plus difficile de survoler des crevasses de glacier par exemple et que des sentiments d'anxiété sont apparus, est-ce que c'était quelque chose qui n'existait que dans la compétition ou est-ce que ça t'a aussi poursuivi plus longtemps ? Ou est-ce que c'était juste que tu dis, dans un vol normal, je ne prends pas de tels risques, dans la vie quotidienne je ne volerais pas avec un tel Nordföhn, donc je n'ai pas ces inquiétudes là ? Ou est-ce que ça t'a quand même poursuivi ?

[00:27:34] **Michael Witschi:** Je pense qu'après deux ou trois mois, j'étais à nouveau assez normal mentalement. Et heureusement, c'est resté mon seul saut en aile nord jusqu'à aujourd'hui, ce qui soutient encore ma théorie selon laquelle cette triade qui m'a frappé n'existe pas dans la vie normale.

[00:27:57] En plus, une telle fatigue, normalement, quand je suis aussi fatigué, je n'irais jamais faire de saut en parachute de ma vie.

[00:28:04] et même pour la aile, je prendrais d'autres aujourd'hui. Enfin, en tout cas, j'ai assez vite digéré ça et aujourd'hui, je n'en ressens plus aucun effet.

[00:28:18] **Lucian Haas:** Pourquoi n'as-tu pas fait une X-Alps ? Était-ce clair pour toi dès le début que tu te disais : je veux essayer une fois, je veux vivre ça, et c'est tout pour moi ? Ou y avait-il d'autres raisons ?

[00:28:30] **Michael Witschi:** Alors, je pense simplement que, en tant qu'entrepreneur, je me suis permis le luxe de réduire à 80 % et alors tu peux t'entraîner trois jours par semaine. Et je savais déjà que si je repartais une fois et que je voulais corriger toutes mes faiblesses, continuer comme ça avec une charge de 80 % ne suffirait pas. C'est pour ça que j'ai pensé que si je refaisais la même chose, c'était d'abord dommage parce que je ne pourrais pas tout corriger correctement, et deuxièmement, ce serait trop dangereux. Donc, ce n'a jamais été une option.

[00:29:10] **Lucian Haas:** C'était le fait que tu ne pouvais pas participer toi-même, mais est-ce que c'était aussi la motivation derrière la création de la X-Alps Academy avec Kriegel en 2017 ? Que tu te disais : d'accord, alors je veux au moins faire avancer cette idée d'une autre manière, chez toi et chez les autres ?

[00:29:27] **Michael Witschi:** Alors, Kriegel m'a demandé à l'époque si je pouvais l'aider à fonder cette académie. Et je me suis simplement dit : oui, j'ai pu tellement bénéficier de Kriegel que si je peux apporter quelque chose, alors je veux aussi aider les autres à pouvoir le faire. C'était en fait la motivation. Et le fait de ne pas pouvoir participer moi-même, je l'ai probablement vécu ou mis en œuvre avec l'Eiger Tour.

[00:29:52] **Lucian Haas:** L'Eiger Tour est arrivée en 2018, je crois que tu as fait la première édition. Exactement. Explique-nous rapidement, car tout le monde ne sait peut-être pas ici ce qu'est l'Eiger Tour. C'est une compétition de Hike & Fly, mais une très particulière. Qu'est-ce qui est si spécial avec l'Eiger Tour ?

[00:30:07] **Michael Witschi:** Oui, on en revient bien au début, ce que tu m'as demandé : pourquoi aimes-tu tant l'Eiger Tour ? L'Eiger Tour est en fait une course qui, selon mes critères, synthétise mes expériences de l'X-Alps Plus, comme le célèbre Vercofly dans le sud de la Suisse à l'époque. Il y avait des éléments de l'X-Alps que j'aimais beaucoup, et d'autres pour lesquels je me disais : si tu as besoin d'une équipe de soutien, si tu dois parcourir 40 km sur des routes goudronnées, je ne trouve pas ça très cool. Et de ces expériences est née l'Eiger Tour avec pour objectif, premièrement, d'être une course sur plusieurs jours,

[00:30:52] deuxièmement, tu n'as pas besoin de beaucoup d'argent pour engager une équipe de support et des bus coûteux qui te suivent. Troisièmement, l'objectif est de ne jamais descendre en dessous de 1600 mètres pendant quatre jours, donc une véritable expérience alpine. Parce que c'était déjà une partie de l'X-Alps, quand tu cours 20 km sur une route en Italie et que les voitures te frôlent à 120 km/h. Ce n'est pas cool, tu le fais juste parce que tu es en course. Et c'est ce que je voulais éliminer. Et puis il y a ces atterrissages, décollages, atterrissages, ça demande un entraînement extrême, c'est aussi très exigeant. C'est pour ça que Kriegel le dit, il a un article de journal où il explique que l'Eiger Tour est plus difficile que l'X-Alps.

[00:31:40] Il veut dire que c'est techniquement plus difficile.

[00:31:43] **Lucian Haas:** Donc l'atterrissage, tu ne l'as pas encore tout à fait. Les points de passage que tu imposes sont toujours des refuges de montagne ? Exactement, presque toujours, oui. Et les gens doivent toujours atterrir aux points de passage et prendre un selfie, et c'est là que tu dis, les points de passage que tu imposes sont toujours des refuges de montagne. Tu y es arrivé. Et c'est pour ça que l'atterrissage prend autant d'importance ou passe autant au premier plan lors de l'Eiger Tour.

[00:32:04] **Michael Witschi:** Exactement, tu ne peux pas prendre les balises par les airs, sinon ce serait comme une course aérienne normale, elles devraient être prises au sol. Théoriquement, tu peux tout faire à pied, donc voler n'est pas obligatoire. Mais bien sûr, quand tu voles, tu es généralement beaucoup plus rapide. Et pourquoi les refuges ? Les refuges, c'est cool. Tu as une certaine sécurité là-bas, donc si quelque chose t'arrive, il y a des gens tout de suite. Tu as des toilettes, de la nourriture, tu peux aussi dormir. Et tu as des fans, donc les gens dans les refuges trouvent bien sûr cette course cool. C'est pour ça que je suis arrivé à ces balises-refuges.

[00:32:53] Alors, il y a, disons, 20 à 35 cabanes qui arrivent en quatre jours. Et qui seront décollées.

[00:33:03] **Lucian Haas:** C'est quoi pour toi, je veux dire, tu organises tout ça, tu y mets sûrement pas mal d'argent, mais aussi évidemment énormément de ton temps et de ton énergie. C'est quoi ta motivation à organiser un truc pareil ?

Et au final, tu ne pars pas avec, si je comprends bien, mais en tant qu'organisateur, tu es au sol, tu suis tout ça et tu dois encore gérer d'autres choses sur place, au bout du compte.

[00:33:29] Qu'est-ce qui te fascine là-dedans ? Pour dire que j'y investis mon énergie.

[00:33:34] **Michael Witschi:** Oui, je pense que le principal argument, ce sont mes clients, donc les pilotes, qui reviennent après ces quatre jours avec des yeux qui brillent et disent : « Waouh, merci infiniment, c'était encore une fois une expérience géniale. »

[00:33:53] Je pense que c'est la motivation principale. En tant qu'entrepreneur, c'est une très mauvaise affaire. Un risque extrêmement élevé sans aucun... Enfin, je ne gagne rien, mes heures sont gratuites, non ? Mais en tant qu'entrepreneur, je ne devrais pas le faire, mais en tant que Gleitschirm-Blog et pratiquant de Hikenfly, je veux avant tout le permettre à mes gens. Et bien sûr, je participe parfois aussi. J'ai déjà fait mes trois ou quatre atterrissages cools et approches de refuges, et ça me suffit largement.

[00:34:33] Et c'est aussi une occasion pour moi de revenir régulièrement à Grindelwald, puisque c'est là que j'ai lancé ma carrière de pilote. Et ça me donne une idée du marché du Hikenfly. Et maintenant, en tant que revendeur de parapente et fabricant, je trouve ça très précieux.

[00:34:53] **Lucian Haas:** Parapente, fabricant, on en reparlera tout de suite. Restons sur cette tournée de l'Eiger. Les nombreuses zones d'atterrissage difficiles que les gens doivent y gérer. Chaque atterrissage, comme on l'a vu dès le début, comporte toujours un risque accru. On arrive avec de la vitesse sur un sol dur, ou à proximité d'un sol dur, et on prend toujours le risque de se casser quelque chose, de déchirer une sangle ou quoi que ce soit. Ça veut dire qu'avec la route que tu traces là-bas et les atterrissages parfois très exposés près de ces refuges de montagne qui sont nécessaires, tu imposes pas mal de choses aux participants. Est-ce qu'il faut en fait, quand on postule pour pouvoir y participer, prouver quelque chose, dire que j'ai les compétences pour pouvoir atterrir dans des terrains aussi exposés ? Et comment peut-on prouver ça ?

[00:35:40] Faut-il envoyer une vidéo ou comment ça se passe ?

[00:35:43] **Michael Witschi:** Chez moi, il faut postuler. On ne peut pas juste s'inscrire. On peut s'inscrire, mais il faut être accepté. Bien sûr, je regarde les résultats des courses précédentes. Donc, l'expérience que quelqu'un a déjà acquise. Donc, l'expérience que quelqu'un a déjà acquise. Ensuite, si j'ai des doutes, je dis : envoie-moi une vidéo d'un atterrissage parfait. En fait, l'atterrissage parfait est déjà le critère principal que je veux voir. Et si j'ai encore des doutes, je dis : regarde, j'ai fondé une académie précisément pour permettre aux gens de débiter en toute sécurité. L'académie est un tour guidé avec un instructeur de vol. Et après ces quatre jours d'académie, si l'instructeur dit : oui, cette personne est apte, alors tu peux venir en tant que participant l'année suivante.

[00:36:38] Le plus difficile, c'est en fait le mental, parce qu'en réalité, tes compétences de pilotage ne jouent pas si grand rôle. Si tu n'es pas très doué, mais que tu vises une immense prairie à trois kilomètres de là, alors tu es en sécurité. Et pour moi, en tant qu'organisateur, c'est en fait correct. Par contre, si tu pilotes super bien, mais que tu fais une atterrissage encore plus extrême que tes capacités de vol et que tu te casses quelque chose, alors tu n'as pas ta place dans la tournée. J'essaie de l'expliquer aux gens, mais je ne peux pas le tester. Je devrais presque faire une sorte de test psychologique. Parce qu'il y a des gens qui sont techniquement très bons, mais qui entrent en mode compétition et dépassent alors toutes les limites.

[00:37:30] Et là, ils retombent encore. Et puis il y en a d'autres, très raisonnables, qui ne volent pas si bien mais qui restent toujours dans la zone de sécurité. Ils sont très bienvenus. Et c'est ça qui est difficile. Là, il faut aussi un peu de jugement humain, une capacité d'évaluation.

[00:37:49] **Lucian Haas:** Est-ce que tu le constates lors de ces compétitions ? Est-ce qu'il y a beaucoup de gens qui sont « raisonnables » ? Enfin, où tu vois vraiment qu'ils ne cherchent pas systématiquement à atterrir dans un terrain rocheux juste à côté du refuge, mais qu'ils atterrissent vraiment à deux kilomètres de là, encore sur la prairie plutôt verte sur le versant, et qu'ils savent qu'ils devront peut-être encore monter 100 mètres ou autre chose. Mais qu'ils font toujours ça de manière peu risquée. Ou est-ce qu'une compétition ne pousse pas plutôt 90 % des gens à se dire que si les autres

atterrissent là-haut, je dois être capable de le faire aussi ? Mais qu'ils sont alors très vite tentés de dépasser leurs propres limites.

[00:38:31] **Michael Witschi:** Eh bien, ces dernières années, je dois dire que je trouve que la scène est devenue un peu plus raisonnable. En même temps, j'ai supprimé la catégorie Pro. Il y avait des huttes vraiment extrêmes là-dedans. Il arrivait même que de bons pilotes se cassent les jambes ou autre. Je les ai supprimées. Ça veut dire que j'ai en fait baissé le niveau. Et c'est un peu comme pour l'équipe de compétition, les autres sont aussi là, je le fais aussi. Ça existe.

[00:39:03] L'année dernière, par exemple, le col du Lötschenpass était un point clé. Il y avait en fait du vent du nord. Et certaines personnes ont atterri en arrière dans une pente avec du vent descendant. Du coup, je me suis dit que pour éviter ça à l'avenir, je devrais peut-être simplement mettre en place des zones de sécurité. Je commence ça cette année. Là où les gens doivent atterrir. Là où ça ne vaut plus le coup de repartir jusqu'au prochain point de sécurité.

[00:39:38] En résumé, la sécurité s'est améliorée. La majorité est devenue plus raisonnable. Mais la pression de la compétition, c'est un effet psychologique, ça sera toujours là.

[00:39:51] **Lucian Haas:** Est-ce que tu dirais que les gens sont devenus plus raisonnables ? Ou est-ce que ce que tu vois peut-être aussi, c'est qu'on peut dire que les compétences des gens sont aussi devenues meilleures en général ? Tu as dit que lors de la première tournée de l'Eiger, il y avait le pédale de Kennel et Kriegel Maurer, qui ont été les seuls, en fait, à montrer ces atterrissages en pente opposée. Et tu as dit : « Waouh, qu'est-ce que vous faites là ? » Et maintenant, on sait que c'est possible, et que ça se fait aussi en parapente, alors qu'avant on disait peut-être que ça ne pouvait atterrir comme ça que les deltas de ce genre de traversée et tout ça. Et maintenant, ça se fait aussi en parapente. Et de plus en plus de gens peuvent le faire. Ou du moins, de plus en plus de gens s'entraînent. Et ils arrivent à le faire à peu près, je dirais. Est-ce que c'est quelque chose que tu vois aussi, au fil des années, que pour la moyenne des pilotes qui participent chez toi, les compétences sont tout simplement devenues bien meilleures ?

[00:40:42] **Michael Witschi:** Oui, je pense que les compétences se sont certainement améliorées. Même si, par exemple, les scènes de Hikefly en Suisse, qui sont vraiment à la pointe, concernent toujours un groupe de personnes assez restreint. Ou les courses de Hikefly en Suisse, ne sont pas envahies par 300 personnes. Et la Suisse compte quand même 18 000 pilotes actifs. Donc, tendance générale, oui, le niveau a augmenté, mais ceux qui s'entraînent vraiment au Hikefly à un haut niveau sont toujours peu nombreux.

[00:41:22] **Lucian Haas:** Et du ne penses pas que ton tour de l'Eiger est un peu trop pour la plupart des gens qui y participent déjà aujourd'hui ?

[00:41:30] **Michael Witschi:** Comme je l'ai dit, si quelqu'un est mentalement fort mais techniquement moins performant, alors il est au bon endroit. J'ai des clients qui me demandent même en pleine discussion : « Tu penses que je peux venir ? » Et je leur réponds : « Oui, tu n'as pas besoin d'être super rapide, et même si tu ne finis pas la course, si tu vis une expérience magnifique pendant quatre jours dans un environnement alpin extrême tout en restant en sécurité, alors tu es le bienvenu. » C'est aussi le cas pour moi, car je suis en fait la seule course qui dispose d'un très large, enfin d'un large champ international.

[00:42:10] Généralement, entre 12 et 16 nations participent. C'est en fait la seule course de Hike & Fly en Suisse. Et ainsi, on a, disons, des athlètes de haut niveau d'autres pays qui s'ajoutent, ce qui permet de remplir correctement les 60 places que j'ai.

[00:42:29] **Lucian Haas:** Changeons un peu de sujet et revenons à toi et à ta pratique du vol. J'ai vu que tu as commencé par le parapente, mais ces dernières années, tu as aussi essayé de te diversifier. Tu as appris le deltaplane, c'est-à-dire le vol en aile delta, tu as volé en Archäopteryx. Et en 2023, tu as aussi passé ton brevet de vol à voile.

[00:42:54] Pourquoi cherches-tu cette extension ? Et qu'est-ce que chacune de ces disciplines t'apporte, si tu peux comparer le parapente et le vol à voile, par exemple ? Pour

[00:43:04] **Michael Witschi:** Pour moi, il y avait deux raisons. Premièrement, c'est ma retraite, le vol à voile. C'était encore fou parce qu'en fait, c'est plus exigeant que le parapente, mais malgré tout, je pense que c'est nettement moins exigeant, surtout physiquement.

[00:43:20] C'était la raison numéro un. La raison numéro deux, je me suis dit qu'à 45 ans, c'est bien d'apprendre quelque chose de nouveau. C'est aussi le dernier moment, je dirais, où tu peux encore bien piloter avec un effort raisonnable. En tant que pilote de vol à voile - ou de vol motorisé. C'était en fait ma motivation pour avoir commencé. Tu sais, parce que ces sept heures là avec les B-Händlers toujours dans le Valais à tirer et à surveiller que l'aile ne se replie pas. D'une certaine manière, je pense que c'est déjà pénible, en fait. Surtout les vols de distance, non ? Ça veut dire pour moi que le vol à voile remplace surtout ces longs vols de distance. Avec le parapente.

[00:44:06] Et là, je voyage de manière beaucoup plus agréable. Je suis dans mon cockpit, je n'ai pas les mains froides, je peux piloter mon avion d'un doigt. Je peux traverser les espaces aériens avec le transpondeur. C'est un avantage de plus.

[00:44:25] Et bien sûr, je peux avec ça accéder à la classe reine, c'est pour moi le vol sur les ondes de Foehn, je peux entrer dans la classe reine du vol. Ce que j'ai d'ailleurs fait immédiatement.

[00:44:40] Parce que pour moi, le parapente, c'est toujours le décollage et l'atterrissage qui sont incroyables. Décoller partout, atterrir partout. Extrêmement simple. Être très proche du terrain. Tu n'as pas cette combinaison avec la randonnée, le hiking, avec le planeur. Quand j'ai une journée de vol en planeur, je vais toujours marcher une heure le matin, d'abord en forêt, pour avoir couvert cette partie. Et ensuite, tu es juste assis dans ton cockpit. Pour moi aussi, le parapente a une légitimité extrême. Mais ensuite, il y a les vraiment bonnes journées, où

[00:45:19] Avec le parapente, tu n'arrives parfois pas à la thermique suivante. Et avec le planeur, tu peux survoler des zones complètement différentes. J'ai appris énormément de choses. Tu arrives dans des thermiques où tu ne peux pas aller avec le parapente. À l'inverse, tu connais des spots de parapente où le planeur ne va pas. Cette combinaison est extrêmement enrichissante. Et puis il y a le vol sur les ondes de Föhn, c'est colossal, colossal. Là, tu peux théoriquement voler d'un jour de décembre de 8 heures du matin à 17 heures du soir.

[00:46:00] **Lucian Haas:** Mais comment est-ce que tu gères les deux cœurs qui battent dans ta poitrine en ce moment ? Tu as eu par exemple pendant la Pentecôte, on a eu un temps magnifique, surtout dans les Alpes, il y a probablement eu des vols records en parapente comme en planeur. Alors, sur quoi décides-tu pour toi de dire : aujourd'hui, c'est une journée de planeur ? Non, aujourd'hui, c'est une journée de parapente ? Qu'est-ce qui t'attire parfois dans un sens et parfois dans l'autre ?

[00:46:25] **Michael Witschi:** Ouah, alors pour la Pentecôte, je n'étais même pas en planeur. C'est aussi le cas, notre club a les avions du club et ils sont parfois...

[00:46:38] bloqués, alors que j'avais réservé le biplace pour le lundi de Pentecôte, mais j'ai eu une collègue avec la main cassée qui m'a dit : « oui, je veux bien retourner en l'air en parapente ». Et là, j'ai dit : « d'accord, on vole du Valais jusqu'au canton de Berne ». Je pense que ça dépend. Alors c'est clair, les journées de vol de proximité, tu les fais en parapente. Faire tourner un tour d'une heure sur une falaise en planeur, c'est d'abord dangereux, pas très drôle, et extrêmement complexe. Donc les journées de vol de proximité sont réservées au parapente, les journées de hike-and-fly aussi. Tu sais, en automne, il y a souvent des jours, par exemple en Valais, où tu peux encore monter à 4000 en novembre, mais avec très peu de thermique.

[00:47:26] Il faut savoir comment s'y prendre. Ça ne se fait qu'en parapente. Ensuite, il y a les jours de foehn, qui sont de toute façon réservés au planeur. Et puis il y a ces jours où la thermique sur de longues distances est très bonne. Là, ça m'attire déjà vers le planeur. Tu sais, quand tu as un super temps de la Suisse à Monaco, tu peux faire des distances énormes en planeur. C'est comme ça que je réfléchis. Et puis, il y a aussi un côté social. Quand je vais faire du parapente avec mon fils ou mon frère, c'est un événement social. Et là, je me dis, je vais partager ma passion avec la famille.

[00:48:11] Et là, je ne fais pas de vol en planeur.

[00:48:13] **Lucian Haas:** J'ai vu une photo l'autre jour, je crois sur Instagram ou quelque chose comme ça, tu y étais avec ton fils mais en planeur. J'ai maintenant compris, tu fais probablement du vol en tandem avec lui et tu lui prends un pouce. Qu'est-ce que ton fils préfère, le vol en planeur ou le vol en tandem, donc avec le parapente ?

[00:48:27] **Michael Witschi:** Je pense que c'est le vol à voile. Il veut devenir pilote de ligne maintenant, et c'est ce qui s'en rapproche le plus. Même si en parapente, il a l'avantage de pouvoir déjà voler seul parce qu'il a 15 ans. Donc il

pourrait aussi faire du vol à voile, mais il est très doué en formation. Je pense qu'il aime beaucoup les deux. Il grandit en fait avec les deux en même temps. Depuis le début, il peut faire du parapente et du vol à voile.

[00:48:57] **Lucian Haas:** Est-ce que tu voles différemment, je veux dire, tu as maintenant la comparaison avec tes autres collègues planeurs. Avant même d'avoir commencé le vol plané, tu as déjà fait plus de 20 ans de parapente. Est-ce que tu voles d'une manière différente parce que tu as cette expérience du parapente ? Est-ce que tu lis l'air différemment ? Est-ce que tu lis le relief différemment qu'un planeur classique ?

[00:49:19] **Michael Witschi:** Oui, absolument. Je pense qu'au début, au sein de mon club, ça a un peu, comment dire, coïncé, parce qu'on a des règles : tu ne voles d'abord que dans le cône où tu peux revenir, et puis peut-être une fois dans le Jura, mais certainement pas dans les Alpes. Et j'ai dit : "Tu sais, je vole dans les Alpes depuis 20 ans. Pourquoi veux-tu me dire maintenant où il y a une zone de Lee de la brise de vallée ? Je le sais déjà depuis longtemps." Donc, je suis sûr d'avoir progressé beaucoup plus vite en vol à voile qu'un pilote de vol à voile moyen. Et ça a bien sûr causé quelques froncements de sourcils chez certains collègues pilotes. Mais je pense qu'ils ont fini par comprendre, parce que oui, je connais chaque recoin de l'Engadin jusqu'à la France et

[00:50:11] je connais tout. Et ça aide énormément, parce que quand tu connais un endroit, tu y vas et tu sais déjà comment ça se passe.

[00:50:19] C'est le bon côté. Le mauvais, je pense parfois que je tourne beaucoup trop avec le planeur. Parfois, je me dis que j'ai encore le parapente dans la tête.

[00:50:28] **Lucian Haas:** Tu veux toujours monter jusqu'à la nuage, alors qu'avec le planeur, tu te dis : « Mais non, vole juste directement 30 kilomètres plus loin, la prochaine thermique est là-bas. » Avec ça, tu peux faire trois petits cercles et repartir ensuite.

[00:50:40] **Michael Witschi:** Je pense parfois que c'est un peu gênant. La dernière fois, il y a trois semaines, j'étais à Vals et je vois ces planeurs passer en dessous à 2000 mètres. Moi, je reste toujours accroché au nuage. Et je me dis, oui, c'est peut-être un peu gênant, pas pour le plaisir, mais pour la performance. On avance un peu plus lentement avec le planeur. Et j'ai aussi peur de l'atterrissage hors piste avec le planeur. Tu en as déjà fait un ? Non. Non, je suis vraiment très conservateur.

[00:51:13] **Lucian Haas:** Alors, en vol en planeur, tu as peur de l'atterrissage, mais qu'est-ce que tu recherches, au contraire, en parapente ?

[00:51:19] **Michael Witschi:** Oui, je ne crains pas l'atterrissage en soi, mais je crains l'atterrissage sans piste. Parce que si tu arrives à 90 et que tu ne vois rien, n'importe quel fossé ou truc du genre, ça ne prend pas grand chose et il y a au moins un gros dommage matériel. Et même si tout se passe bien, même si tout se passe bien, tu perds quand même douze heures. Il faut trouver un moyen de rentrer, chercher la remorque, retourner là où tu es, démonter l'avion, tout ranger, rentrer à nouveau, tout remonter. Ouais, je ne veux pas perdre mon temps pour ça.

[00:51:55] **Lucian Haas:** Le parapente, c'est évidemment beaucoup plus simple. On plie, on met ça dans le sac à dos, on s'assoit dans le train et on rentre chez soi. Exactement. Et

[00:52:02] **Michael Witschi:** C'est vraiment génial. Avec le parapente, tu peux atterrir n'importe où. C'est un avantage énorme.

[00:52:09] **Lucian Haas:** Les planeurs parlent parfois un peu avec dédain des parapentistes. Au moins en Allemagne, il y a des termes comme ça, peut-être aussi en Suisse. On les appelle les « planeurs-sachets de thé » ou alors, « tiens, voilà encore les bouées aériennes qui sont en vol », parce qu'ils restent juste là, comme cloués au ciel, et on ne peut que tourner et faire des cercles autour d'eux. Est-ce que tu vis ça en Suisse ? Enfin, quand tu fais du parapente ou si tes collègues planeurs savent que tu es aussi en vol en parapente, est-ce qu'ils te regardent un peu bizarrement ?

[00:52:39] **Michael Witschi:** Oui, ils disent que tes collègues étaient encore beaucoup trop nombreux dans les airs. Ils disent que ton mouchoir ou les mouchoirs, et tout ça. Oui, c'est sûr. C'est toujours quand on partage le volume d'air, n'est-ce pas. Moi, ça ne me dérange pas. Bien sûr, parfois c'est vraiment difficile quand il y a énormément d'ailes dans

les airs. Avec le planeur, il faut parfois faire attention. Je trouve juste que c'est dommage quand les parapentes n'ont pas de volume d'air et qu'ils rentrent quand même dans le nuage. Ils ne sont pas conscients que chez nous, au moins en Suisse, il serait légalement possible qu'un planeur rentre dans le nuage, dans les zones de vol en nuages. Mais plus personne ne fait ça aujourd'hui, parce qu'on sait tous qu'il y a des morts, parce que certains parapentes rentrent tout simplement dedans.

[00:53:26] C'est la seule chose qui me dérange un peu en tant que planeur. Sinon, je comprends les deux côtés. Les deux fonctionnent bien, plus ou moins. Il faudrait juste que tout le monde ait un Flarm et qu'ils n'entrent au moins pas dans les nuages.

[00:53:43] **Lucian Haas:** Tu peux jouer un peu le rôle d'ambassadeur. Comment pourrait-on favoriser davantage de compréhension ou d'échanges entre ces deux scènes ? Je pense qu'on peut aussi apprendre des deux côtés.

[00:53:53] **Michael Witschi:** Je pense que ça ferait vraiment du bien à chaque pilote de planeur de faire un vol en tandem en parapente. Et ça fait aussi du bien à chaque pilote de parapente de venir une fois avec le planeur. Moi, je fais ça, en fait je n'emmène qu'avec le planeur des pilotes de parapente. Je ne cherche pas des piétons, parce que les pilotes de parapente, d'abord, la plupart supportent ça, les autres vont avoir la nausée. En plus, les pilotes de parapente auront une idée de ce que ça fait, avoir une aile blanche devant le nuage, et une autre sans suspente. Simplement pour qu'ils soient aussi un peu sensibilisés au planeur. En plus, bien sûr, la communauté du planeur, elle est tendance à être

[00:54:39] en voie d'extinction. Et je pense que le meilleur vivier pour sauver le vol en planeur de l'extinction, ce sont les pilotes de parapente. Les gens qui font les deux, ou qui passent peut-être d'un côté à l'autre, sont en fait les meilleurs nouveaux talents pour le planeur.

[00:54:56] **Lucian Haas:** Alors, des gens comme vous, qui dites être des parapentistes, vous allez aussi finir par vieillir, et peut-être que vous voudrez voler sur de longues distances plus tranquillement que ce que vous faites actuellement avec toute cette gymnastique de commandes en Valais. Venez nous voir, venez voler avec nous.

[00:55:11] **Michael Witschi:** Exactement, exactement. Et ils arrivent déjà avec un bagage, ou ils apprennent beaucoup plus vite ; ils sont généralement aussi beaucoup plus actifs parce qu'ils ont déjà pratiqué un hobby de manière assez intensive auparavant.

[00:55:23] **Lucian Haas:** Changeons de sujet. Cette année, tu as lancé une sorte de... disons, nouvelle aventure entre guillemets. Tu as pris des parts dans AirDesign et tu en es maintenant le CEO. Exactement. Comment ça s'est passé ?

[00:55:38] **Michael Witschi:** Oui, exactement, je suis importateur pour AirDesign en Suisse depuis sept ans et il y a quelque temps, Martin Gosner m'a abordé. Toi, Stefan et moi, on commence doucement à planifier la succession et tout ça.

[00:55:57] En fait, la preuve que l'on peut aussi travailler avec sa passion, c'était mon job d'importateur pour moi. Avant ça, je lui avais dit que je ne travaillais pas avec l'aviation parce que je ne voulais pas mélanger le travail et la passion, ou genre le hobby. Et puis je me suis rendu compte, exactement sept ans d'importateur pour AirDesign et ça m'a toujours fait plaisir. Et là je me suis dit, oui, en fait, pourquoi pas ? J'avais aussi fondé une entreprise de solaire, mais le marché s'est pas mal effondré l'année dernière. Et puis à un moment donné, je me suis dit, d'accord, ça, c'est peut-être un signe, peut-être un avertissement. Et puis l'été dernier, j'ai dit à Martin, d'accord, je suis prêt.

[00:56:46] **Lucian Haas:** Si tu ne voulais pas vraiment mélanger ton travail avec ton passe-temps, pourquoi es-tu devenu importateur pour AirDesign il y a sept ans ?

[00:56:55] **Michael Witschi:** C'est une histoire amusante. Martin m'a aussi toujours harcelé avant, et j'ai dit : « Écoute, je n'ai pas le temps, pas le temps. » À l'époque, j'étais dans la politique, je faisais partie du conseil municipal de Langenthal, puis j'ai démissionné. C'était un poste à 20 %, et je me suis dit : « Écoute, j'ai fait ces 20 % à côté de mon emploi principal. Je ne veux pas les remplir à nouveau avec mon emploi principal, mais avec quelque chose de complètement différent. » Et puis j'ai appelé Martin et je lui ai dit : « Écoute, je le fais, mais juste à 20 %. » C'est l'histoire derrière tout ça.

[00:57:34] **Lucian Haas:** Mais là, c'était quand même le problème, ou le problème entre guillemets, quand tu dis que tu ne voulais pas mélanger ton hobby avec le travail, mais que finalement, tu l'as fait. Qu'est-ce qui t'a poussé à te dire : d'accord, je mélange quand même, je me lance ?

[00:57:50] **Michael Witschi:** Je pense que, bien sûr, le produit me plaît, c'est mon produit de cœur, le parapente, et je connaissais déjà AirDesign grâce à divers produits sur lesquels j'ai moi-même volé, et je me suis dit : oui, quelque chose de tout à fait, de tout à fait nouveau. C'était nouveau dans le sens où il fallait aussi vendre le parapente, pas seulement l'utiliser. Et je crois que le défi, ça m'a plu.

[00:58:17] **Lucian Haas:** Avec cette participation, tu as aussi déplacé le siège social en Suisse. À l'origine, AirDesign vient d'Autriche et a aussi des développeurs en France. Pourquoi la Suisse ?

[00:58:32] **Michael Witschi:** D'abord, bien sûr, parce que c'est mon système juridique, celui que je connais depuis de nombreuses années en tant que citoyen et en tant qu'entrepreneur.

[00:58:43] Alors bien sûr, je connais. L'UE, je ne la connais pas bien.

[00:58:50] Deuxièmement, la Suisse est tout simplement, comment dire ? Je dis toujours : toi, Suisse, tu ne devrais pas te plaindre de ton pays. Si tu te plains, va en politique et essaie de changer quelque chose. Nous avons un petit pays et nous avons une démocratie très directe.

[00:59:09] Cela signifie aussi pour moi que nous sommes plus adaptables qu'une UE. Nous sommes aussi simplement, comment dire, mieux organisés en ce qui concerne les impôts et l'administration. La dette publique est pour moi un sujet énorme. Je trouve simplement comment est-ce possible qu'un État puisse s'endetter si brutalement alors que chaque entreprise qui fait cela fait faillite immédiatement. Et dans l'UE, il y a maintenant plusieurs États où l'on peut s'endetter massivement. Et je ne veux pas vraiment avoir une entreprise dans un État où, enfin, les dettes sont en fait des impôts futurs. Parce que si l'État doit de plus en plus rembourser les dettes, ou même seulement payer les intérêts, il doit soit réduire les prestations, soit augmenter les recettes.

[01:00:02] Et les recettes, ce sont des impôts. Et donc, pour moi, la Suisse représente aussi une certaine sécurité juridique pour l'avenir. Parce que nous avons, heureusement, encore un frein à l'endettement. Vous l'avez, je crois, aussi en Allemagne. Vous l'avez encore ? Ou est-ce qu'il a été supprimé ?

[01:00:22] **Lucian Haas:** Officiellement, elle existe encore, mais on discute toujours de savoir si on la neutralise au moins temporairement, quoi que cela signifie exactement.

[01:00:30] **Michael Witschi:** Pour moi, ça compte, même s'il y a aussi des gens qui disent qu'une démocratie directe est une

[01:00:37] L'insécurité juridique, parce que la population peut décider de n'importe quoi de dingue et qu'il faut ensuite le mettre en œuvre. Donc, on peut voir la démocratie directe des deux côtés.

[01:00:47] **Lucian Haas:** Mais un site en Suisse, quand tu vends aussi beaucoup dans l'espace UE et tout ça, n'est-ce pas aussi désavantageux ? Je constate toujours que quand je reçois des colis de Suisse, je dois encore payer 20 % de douane ou quelque chose comme ça. Ou alors ça doit passer par des chemins détournés bizarres, quelqu'un l'emmène en Italie parce qu'il y est par hasard et m'envoie le colis de là-bas, et tout ça. Du coup, de ce point de vue, est-ce que ce ne serait pas encore mieux pour vous d'avoir un site en Autriche ?

[01:01:19] **Michael Witschi:** Tu as tout à fait raison et je suis, comme dirait Bernd Rüschi, tombé dans le panneau. J'ai pris le risque de vouloir servir l'UE depuis la Suisse au début. C'est possible, mais c'est très désavantageux. Vraiment beaucoup trop d'inconvénients. Et c'est pour ça que j'ai directement fondé la société en France, et maintenant, toute l'UE est gérée depuis la France.

[01:01:51] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ton siège social, donc le siège principal, le headquarters ou peu importe comment on appelle ça, ça veut dire que maintenant Air Design AG a son siège en Suisse, mais que tu as en gros tes sociétés de distribution ou autre chose qui sont basées en France.

[01:02:08] **Michael Witschi:** Exactement, Air Design, je le dis malheureusement, c'est la société mère, elle est basée à Wolfenschiessen dans la vallée de l'Engelberg et Air Design Europe est située en bas, près de Saint-Hilaire, donc si on parle de La Terrasse, le village, et c'est de là que toute l'Union européenne est gérée.

[01:02:29] **Lucian Haas:** D'un point de vue perceptuel, je veux dire, au départ, historiquement avec la création d'Air Design, c'était toujours une entreprise autrichienne. Puis, depuis quelques années, ils travaillent aussi avec les collègues français là-bas, et toi, tu es maintenant en Suisse. Comment penses-tu que cette entreprise sera perçue à l'avenir ? Est-ce qu'à côté d'Advance, Air Design deviendra un jour une marque "suisse" entre guillemets, ou comment vous vous positionnez là-dessus ?

[01:02:59] **Michael Witschi:** Oui, bien sûr, disons que sur le plan culturel, Air Design a, comme tu le dis, une base solide en France depuis quelques années.

[01:03:11] Si on regarde les cinq ou six dernières années, c'est en fait une entreprise autrichiano-française. Bien sûr, le siège a toujours été en Autriche, mais une grande partie de la communication, cette façon amusante de se positionner, vient en fait aussi des fondateurs, mais aussi des gens en France. Les Gurzeuge, depuis qu'on en fait, sont développés en France et je dis toujours que je suis pile au milieu. Je suis vraiment entre les deux endroits, exactement au milieu, et je pense aussi être au milieu culturellement, tu sais, entre les Français et les Autrichiens. De ce point de vue, ça me convient très bien. Et puis, oui,

[01:03:58] comment se positionner ? Ce n'est pas du tout du "Made in Switzerland", ou alors ce n'est pas ça, si, il y a une petite marque de parapente qui est vraiment faite à la main en Suisse, mais personne ne la connaît, elle est tellement petite. C'est Fly Fat, ou comment ça s'appelle ? Oui, exactement, tu la connais, bravo.

[01:04:17] **Lucian Haas:** Logiquement, comme je m'occupe un peu de la scène du parapente, ça m'a déjà sauté aux yeux.

[01:04:21] **Michael Witschi:** Mais beaucoup de gens ne le savent pas, mais ils sont vraiment "made in Switzerland". Pour nous, on est une marque suisse, un peu moins qu'Advance, parce que notre développement se fait aussi en France et toujours dans le Zillertal chez Stefan, non ? Donc moi, je me définirais plutôt comme trinational. On ne peut pas juste dire qu'on est suisses, quand une majorité d'employés travaillent en France.

[01:04:57] **Lucian Haas:** Et as-tu repris l'entreprise à une époque où, d'après ce qu'on entend, la scène du parapente ne se porte pas si bien économiquement en ce moment ?

[01:05:09] Comment ça se passe pour Airdesign et comment vois-tu les choses pour toi ? Est-ce que le marché va se rétablir un peu mieux ou quelles perspectives d'avenir vois-tu en général pour le marché du parapente ? En tant qu'entrepreneur, je veux dire.

[01:05:23] **Michael Witschi:** Alors, Airdesign est une entreprise très, très solide. C'est une entreprise que j'ai en fait reprise sur une phase de force. Pas, pas pendant une phase de faiblesse ou quelque chose comme ça. À partir de cette force, cette force, je dois...

[01:05:39] maintenir. Notre avantage, c'est que nous sommes très, je vais le dire, efficaces. Relativement petits, mais pas si petits. Enfin, vous savez, après notre taille, il n'y a presque plus que des one-man-shows, non ? Et nous, nous sommes encore, disons, structurés, bien organisés. Maintenant, c'est sûr, le tournant, le grand défi, c'est de tout remettre à plat, ou quelque chose comme ça. Il y a un peu de turbulences et tout ça. Cette phase, mais nous sommes en train de la terminer, en fait. Nous entrons maintenant dans une phase de calme. Et comme je l'ai dit, nous pouvons vraiment exploiter beaucoup de forces, des anciens fondateurs jusqu'à l'équipe extrêmement jeune maintenant en France, et mes contacts en Suisse.

[01:06:30] Le marché, je pense, est assez dur, oui, et il se bat. Mais notre entreprise est en fait bien positionnée. Je pense que, si, comment dire, tout le marché baisse, on ne va certainement pas doubler nos ventes, non ? Il faut vivre avec le marché. Mais je pense simplement que dans un monde avec tellement d'expériences numériques, le réel est quelque chose de super cool, non ? Et puis je me dis que le parapente ne sera pas remplacé si vite. Même en période de crise, je vois par exemple aux États-Unis que nos ventes se portent super bien.

[01:07:15] Là où on se dit : « Hé, ils sont en crise, leur essence coûte deux fois plus cher et, et, et... » Mais ça marche super. Alors je me dis qu'en fait, on est déjà résilients face aux crises en tant que secteur.

[01:07:30] Et les marchés émergents, ils ont le plus grand potentiel. Si on prend l'Inde, imaginez, si seulement un pour cent des gens y voyaient voler, ce serait colossal. Oui,

[01:07:43] **Lucian Haas**: s'ils ont un milliard d'habitants, alors tu as déjà tes 100 millions de personnes qui voudraient acheter des aile.

[01:07:50] **Michael Witschi**: Attends, je crois dix, non ? Dix millions, c'est ça ? Un milliard, un pour cent.

[01:07:55] **Lucian Haas**: Oui, c'est vrai. C'était 100, 100 millions c'est dix pour cent, un pour cent ça ferait dix millions. Mais dix millions d'aile, ce serait trois fois plus grand.

[01:08:04] **Michael Witschi**: Et puis, la question est bien sûr : comment peux-tu participer à ce marché, exactement ? Je veux dire, les voitures sont un cas d'école, non ? Il y a sûrement beaucoup de pays qui achètent une Tata, mais il y a toujours des pays qui achètent quand même une Mercedes ou une BMW, non ? Et c'est pour ça que je pense qu'Inde, Chine, Indonésie, aussi les pays africains, un jour ils arriveront, c'est un projet à long terme. Et ensuite, le marché va encore connaître une très forte progression.

[01:08:40] **Lucian Haas**: Quel genre d'influence as-tu sur l'entreprise, ou quel genre d'impulsion peux-tu y donner ? Tu as ton département de développement, tu as un Stefan comme concepteur et tout ça, donc ils ont leurs propres idées. Est-ce que tu es principalement l'homme du marché qui regarde comment vendre les produits, où on peut les vendre, comment je peux toucher 100 millions d'Indiens, ou quoi que ce soit ? Enfin, dix millions, non, je plaisante. Enfin, comment est-ce que tu développes ça, ou est-ce que tu es vraiment impliqué dans les produits, est-ce que tu y participes aussi, est-ce que tu donnes aussi des impulsions concernant le développement des produits en conséquence ?

[01:09:15] **Michael Witschi**: Pour moi, la mission principale du PDG, c'est d'avoir la bonne équipe, c'est-à-dire les bonnes personnes, et de les laisser travailler dans un environnement adéquat, c'est-à-dire les règles du jeu, les...

[01:09:31] l'ambiance et plus généralement toute la structure d'une entreprise, c'est ma mission principale. Mais nous sommes une petite boîte, donc je suis presque contraint d'être impliqué ; je ne suis pas développeur et je ne veux pas trop m'en mêler, mais bien sûr, quand on doit établir les priorités entre cinq produits, ou savoir ce qui doit sortir sur le marché en premier, je suis forcément là. On a toujours trop peu de ressources dans une entreprise, c'est normal, c'est peut-être même mieux comme ça parce que sinon on s'ennuierait, mais où alloue-t-on les ressources ? Et ça revient directement aux produits et je dis toujours : je suis un super utilisateur, vous pouvez tout me donner, je teste et je ne suis qu'une opinion, mais quand même une opinion sur le produit.

[01:10:24] Tu sais, je teste personnellement chacun de nos produits.

[01:10:27] **Lucian Haas**: Si on regarde ton CV, ton parcours professionnel, on voit que tu as très souvent changé de poste, que tu as fondé différentes entreprises, tu as parlé de la société solaire tout à l'heure, tu as dit que tu avais été dans le secteur de la construction, tu as même eu une entreprise au Panama et tout ça, mais on voit toujours qu'il y a du changement. Tous les quelques années, tu t'es cherché quelque chose de nouveau, grosso modo. Est-ce que ça peut encore arriver avec Air Design ou est-ce que tu te dis que je vieillis, que je reste sur le vol à voile et que je me cherche maintenant une entreprise avec laquelle je peux dire : voilà ce qui m'occupe maintenant, pas du béton, mais quelque chose qui me fascine simplement par le média avec lequel l'entreprise s'occupe, là, je vais rester.

[01:11:15] **Michael Witschi**: Oui, alors je dois nuancer un peu, enfin tu as sans doute raison sur le fond, mais il faut affiner ton propos. Je pense qu'avant tout, j'avais beaucoup de choses en parallèle, non ? La plupart des entreprises que j'ai fondées, beaucoup ont déjà dix, douze, treize ans, ou mon entreprise au Panama que j'ai dirigée pendant dix ans, elle existe toujours, les employés ont repris les actions, l'entreprise de forage, on l'a exploitée pendant 13 ans, donc on ne peut pas dire que c'était un truc éphémère. Bien sûr, j'ai aussi fondé certaines choses et réalisé assez vite, d'accord, ça ne marche pas, tu n'as pas encore tout vu sur mon CV, mais je pense que le fait que je sois maintenant devenu monotématique, c'est une première dans ma vie.

[01:12:09] **Lucian Haas:** Tu n'as plus que Air Design comme entreprise et ta Michu Vici GmbH, avec laquelle tu organises l'Eiger-Tour.

[01:12:16] **Michael Witschi:** Exactement, pour la tour de l'Eiger, tu peux encore me le reprocher, mais c'est en fait dans le même secteur, c'est un contact direct avec la clientèle ou avec nos

[01:12:28] Super-utilisateurs, et compte tenu du fait que je suis devenu plus thématique, plus vieux et plus calme, je suis sûr que les choses avec Air Design me satisferont sur le long terme, et je remarque vraiment maintenant que le monde ne va pas s'écrouler demain, que je suis vraiment à ma place. J'ai tellement de plaisir à toutes les activités que je fais que je serai satisfait sur le long terme. Tu sais, quand on a de bons jeunes qui arrivent, je dis toujours que je pourrai peut-être un jour me reconvertir en business angel.

[01:13:15] On a une équipe extrêmement jeune chez nous maintenant, vraiment, c'est dingue, mais c'est cool. Et c'est aussi bien d'avoir quelques vieux de la vieille parmi nous, qui ont déjà vécu énormément de choses, tu sais. La plupart des trucs qui peuvent arriver dans le monde des affaires, je peux dire : « Oui, je l'ai déjà vécu ». Mais il faut aussi faire attention, parce que ce n'est pas toujours la même chose. À l'époque, c'était comme ça, maintenant il faut peut-être décider différemment, mais au moins, ça ne me fait pas peur.

[01:13:48] **Lucian Haas:** Ce sont aussi des secteurs différents qui réagissent probablement un peu différemment, et ainsi de suite. Mais quand on regarde ça comme ça, beaucoup de choses passent, même au niveau de tes initiatives. Si on regarde seulement la scène du parapente, X-Alps Academy, la Eiger-Tour, c'est en fait toujours aussi pour les autres, ce qu'ils proposent aussi en voulant promouvoir. Maintenant, tu dis que tu es dans une entreprise avec une équipe incroyablement jeune et que ça te fait plaisir de voir comment ils s'épanouissent, qu'ils ont des idées et que tu peux diriger tout ça. Qu'est-ce qui te fascine autant là-dedans ou d'où ça vient, le fait que tu sois comme, comment dire, le guide, l'activateur, la personne qui pousse les gens ?

[01:14:34] **Michael Witschi:** Oui, je pense que tu as simplement, comment dire, ça est dans tes gènes. J'ai toujours été du genre : il y a des gens qui sont bons pour lancer les choses, mais leur faiblesse, c'est le travail de détail, mener tout vraiment jusqu'au bout. Mais j'ai ce don, et aussi ce fardeau, c'est à la fois une force et une faiblesse : quand on est aussi bon pour lancer des projets, il faut simplement veiller à avoir les bonnes personnes à bord pour apporter la constance, pour réfléchir aux détails et tout ça, et c'est ce que j'ai, c'est pour ça que je me sens si bien maintenant.

[01:15:21] Je pense que mon passé joue aussi là-dedans, tu sais toujours mieux quelles sont les configurations qui fonctionnent vraiment et je pense que j'en suis là maintenant. Et c'est juste quelque chose qui me correspond, ou je dis toujours que si j'étais dans l'armée, je serais le soldat que tu envoies derrière la frontière et si tu dis : « va voir ce qu'il y a là-bas » ou « prépare le terrain », et ensuite ils arrivent derrière. Oui, c'est juste dans mes gènes.

[01:15:58] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu te vois aussi comme une sorte d'avant-garde, un pionnier, quelqu'un qui prépare le terrain pour les autres qui suivront.

[01:16:05] **Michael Witschi:** Oui, tout simplement parce que, oui, pour moi, les changements ne sont pas un problème ou une source d'effroi, mais un défi, et quand le monde change et qu'en tant qu'entrepreneur, tu dois toujours réagir à l'environnement qui évolue, alors ça me plaît, j'en suis ravi.

[01:16:27] **Lucian Haas:** Est-ce aussi quelque chose pour lequel tu dirais que tu as appris des choses pour la vie grâce au parapente à ce stade, ou est-ce que tu avais déjà ces gènes et cette attitude avant d'avoir commencé le parapente au final, où il est demandé de s'adapter constamment à la nouveauté et, comme je l'ai dit, chaque vol est différent, où tu dois toujours regarder comment tu vas gérer ces conditions aujourd'hui ?

[01:16:49] **Michael Witschi:** Je l'avais sûrement déjà dans le sang ou dans les gènes, mais le parapente est vraiment une super école pour ça, vraiment. Et même avant, quand je faisais de la compétition, j'ai toujours fait le parallèle avec la vie professionnelle. C'est que la hauteur, c'est ton capital, non ? Plus tu es haut, plus tu as d'options. Tu peux alors réfléchir à la stratégie. Si tu es bas, ça ne sert à rien de réfléchir à où tu vas, si tu voles vers l'est ou le sud-est, il faut d'abord réussir à décoller. Et puis je dis toujours, les participants à la compétition, ce sont les autres entreprises, et la météo, c'est l'économie mondiale.

[01:17:36] Et tout le monde doit composer avec cette météo. Tu as des concurrents individuels, là tu peux peut-être regarder, il était premier hier, je dois faire en sorte de rester sur ses traces pour qu'il n'arrive pas avant moi à l'arrivée. Et puis tu as la météo, c'est maintenant, disons encore dans la vie des affaires, soudainement il y a une guerre en Iran, il y a ceci et cela, des choses que nous ne pouvons pas changer, mais sur lesquelles nous devons nous adapter et faire le mieux possible avec. Ainsi, pour moi, le parapente et particulièrement la compétition est un terrain d'entraînement parfait pour la vie économique.

[01:18:12] **Lucian Haas:** Cela signifie que le prochain projet qui pourrait venir chez toi, c'est peut-être à un moment donné une école de management, où tu dirais : « Les gens, vous apprenez tous le parapente avec moi, et ensuite on verra où on en est avec cette philosophie. »

[01:18:24] **Michael Witschi:** D'ailleurs, c'est une idée de business que j'ai dans mes tiroirs, ça s'appelle Academy of Willpower. Et là, ce serait une école où il s'agirait avant tout de savoir comment je peux mieux gérer mes valeurs en faisant ce que je veux vraiment faire et en ne me laissant pas trop distraire. Comment puis-je répartir ma volonté pour aller le plus loin possible précisément dans la direction que je veux prendre. C'est un petit papier que j'ai dans mes tiroirs. Academy of Willpower.

[01:19:02] **Lucian Haas:** Bon, Michael, alors je suis curieux de voir quand tu sortiras ce papier de ton tiroir et que tu le feras un jour... Ou peut-être jamais. Oui, qui sait, mais peut-être que je le sortirai simplement un jour. Si ça finit par apparaître quelque part, je suis curieux de voir comment tu y intégreras le parapente comme contenu vital de ta vie, même si, dans quelques années, tu deviens de plus en plus un pilote de planeur, quand tu dis que dans la vie de tous les jours, le vol en planeur, ou du moins le vol en plané, s'éloigne de plus en plus. Merci beaucoup pour ton récit. Je crois qu'on a tracé un arc assez varié aujourd'hui dans ce podcast, mais il y avait énormément de choses intéressantes. Je te souhaite beaucoup de chance et surtout beaucoup de succès avec AirDesign. Que tu surmontes bien les difficultés qu'il y a peut-être actuellement sur le marché et ensuite

[01:19:48] ...oui, assurer une bonne croissance avec AirDesign.

[01:19:52] **Michael Witschi:** Merci. Oui, je te remercie aussi pour ton temps. C'était super passionnant.

[01:20:00] **Lucian Haas:** Podz-Glitz est le podcast du blog de parapente Loglites. Ce sont deux projets que je gère depuis des années en tant que journaliste indépendant et passionné de parapente, de manière totalement autonome et sans publicité. Mais ce n'est possible que parce qu'il y a des gens qui apprécient mon travail et qui m'apportent un soutien en tant que contributeurs. Rejoins-nous. Avec le montant que tu choisiras librement, tu m'aides à te tenir au courant de toutes les facettes et personnalités de ce sport fascinant. Tu peux choisir librement le montant de ta contribution. Toutes les autres infos et les liens pour me contacter via PayPal ou virement bancaire se trouvent sur la page www.Lu-Glitz.blogspot.com, sous la rubrique Soutenir.

[01:20:45] D'ailleurs, le prochain épisode de Podz-Glitz est déjà en préparation. D'ici là, c'était Lucian.