



Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext. Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext. | Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext. Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext. | Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext. Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext.



Erleben, erfahren

Haute Provence - Vorarlberg

Des expériences à vivre

De la Haute-Provence au Vorarlberg



Kari Eisenhut

Eigentlich wollte Kari Eisenhut nur kurz in Südfrankreich neue Kite-Prototypen testen. Die Bedingungen am Mittelmeer waren optimal, und die Tests gingen flott voran. Somit waren die Arbeiten frühzeitig erledigt. Gleichzeitig baute sich über den Alpen die erste stabile Hochdrucklage der Flugsaison auf, und die Wetterprognosen zum Gleitschirmfliegen sahen hammermässig aus.

Kurzfristig kontaktierte ich Thomas Andreas – ein guter Freund von uns –, der für spontane Einsätze immer zu haben ist: Bereits 18 Stunden später sass er im Flieger von Zürich nach Nizza, inklusive eines neuen Vorserien-Gleitschirms für mich im Handgepäck. Die Equipe für unsere spontane Heimreise mit meiner Ehefrau Mirjam und unseren beiden Kindern Anna und Lou war komplett. Die drei sorgten während unserer ersten Transalp-Tour für gute Verpflegung und beste Laune.

Erste Etappe: Haute Provence

Der zu starke Ostwind im Hinterland von Nizza liess uns ins weiter nördlich gelegene, windgeschützte Laragne fahren. Am Morgen des 20. April starteten wir in der Haute Provence. Umschwirrt von unzähligen Hochleistungssegelfliegern flogen wir acht Stunden lang über ein mir bislang unbekanntes, grösstenteils unbewohntes Gelände. Die Bedingungen waren stark, aber überschaubar. Glücklicherweise über die vielen neuen Eindrücke landeten wir kurz vor Sonnenuntergang in Annecy direkt am Seeufer. Dort angekommen, fragte ich die das Rhonetal hinauffahrende Mirjam, ob ich für uns alle eine Pizza bestellen soll. Dies dauerte, wegen der Wartezeit, jedoch eine Stunde. Sie verneinte und zauberte uns nach ihrer Ankunft mit dem Campingbus binnen einer halben Stunde ein leckeres Abendessen auf den Tisch.

Zweite Etappe: Glacier 3000

Am Startplatz in Méruz, ganz in der Nähe von Annecy, erwarteten uns am 21. April mehr als 30 französische Streckenflugpiloten. Leider wollte keiner von ihnen zuerst starten, sodass wir kurzerhand zu «Local-Piloten» ernannt wurden, um als Winddummies den Startschlauch zu markieren.

In Villeneuve folgte ein kurzer Zwischenstopp. Weil das Testteam von Air Turquoise an der Arbeit war, landete ich kurzerhand im «Piscine», um die EN-Zertifikations-Ergebnisse zu erfahren: Claude Thurnheer erzählte begeistert vom Extremflugverhalten der neusten Advance-Schirme, bei deren Entwicklung ich habe mithelfen dürfen. Den krönenden Abschluss bildete ein wunderschöner Sonnenuntergangsflug von Sonchaux nach Les Diablerets, dem Ausgangspunkt der nächsten Etappe.

Dritte Etappe: Quer durch die Schweiz

Der Sonntag, 22. April war ein fliegerischer Traumtag. Start auf Glacier 3000, Landung in Österreich – quer über die ganzen Schweizer Voralpen. Für mich war dies das «Heimspiel» dieser drei Tagen, da ich diese Route bereits mehrmals geflogen bin und ich mich deshalb voll auf die Streckenflugtechnik konzentrieren konnte: «Climb or push» hiess die simple Taktik – effizient Aufdrehen oder konsequent Vollgas gleiten. Flugdetails: www.xcontest.org/switzerland/en/pilots/detail:kari Eisenhut

En fait, Kari Eisenhut voulait juste tester quelques nouveaux prototypes de kites dans le sud de la France. Grâce aux conditions optimales en Méditerranée, les tests n'ont pas pris trop de temps et le travail a pris fin plus tôt que prévu. Dans le même temps, le premier anticyclone stable de la saison prenait forme au-dessus des Alpes et les prévisions pour le parapente devenaient excellentes.

Je prends contact avec Thomas Belz, l'un de nos très bons amis, toujours partant pour des actions spontanées: 18 heures plus tard, il prend place dans l'avion de Zurich à Nice avec dans ses bagages un parapente de présérie qui m'est destiné. Avec mon épouse Mirjam et nos deux enfants Anna et Lou, l'équipe pour le retour spontané à la maison est alors au complet. Nos trois assistantes vont assurer un excellent ravitaillement et apporter leur bonne humeur tout au long de notre première Transalp Tour.

Première étape: la Haute-Provence

Le vent d'est souffle trop fort à l'arrière de Nice et nous oblige à monter plus au nord jusqu'à Laragne, mieux protégé du vent. Nous prenons le départ le matin du 20 avril en Haute-Provence. Entourés d'innombrables planeurs hautes performances, nous survolons pendant huit heures des paysages souvent inhabités que je ne connaissais pas. Les conditions sont fortes mais gérables. Comblés de tant de nouvelles impressions, nous nous posons à Annecy peu avant le coucher du soleil, juste au bord du lac. Une fois arrivés, j'appelle Mirjam qui remonte la vallée du Rhône et lui demande si je dois commander des pizzas pour nous tous, malgré un délai d'une heure. Elle refuse et dès son arrivée au volant du camping-car, elle nous prépare un délicieux repas en une demi-heure.

Deuxième étape: Glacier 3000

À Méruz, tout près d'Annecy, plus de 30 pilotes de distance français nous attendent au décollage. Hélas, personne ne veut décoller en premier et nous sommes vite désignés «pilotes testeurs locaux» avec pour tâche de marquer la pompe au décollage.

À Villeneuve, nous faisons une courte pause: en plein travail, l'équipe d'Air Turquoise effectue des tests et je me pose dans la «piscine» afin d'en savoir plus sur les résultats d'homologation EN. Enthousiaste, Claude Thurnheer me parle du comportement en vol extrême des nouvelles ailes Advance que j'ai contribué à développer. Pour finir, nous effectuons un magnifique vol dans le soleil couchant entre Sonchaux et Les Diablerets, le point de départ de notre prochaine étape.

Troisième étape: une traversée de la Suisse

Le dimanche 22 avril s'avère une journée de rêve pour le vol libre. Décollage de Glacier 3000, atterrissage en Autriche – une traversée des Préalpes suisses. Je joue à domicile, ce jour-là, puisque j'ai déjà effectué plusieurs fois ce parcours, ce qui me permet de me concentrer pleinement sur la technique du vol distance. Une tactique simple: «Climb or push» – monter de manière efficace ou voler pleins gaz.

Les détails du vol: www.xcontest.org/switzerland/en/pilots/detail:kari Eisenhut

Das gewohnte Umfeld verlassen

Swiss Glider: Kari, wie hast du dich auf dieses Abenteuer vorbereitet?

Kari Eisenhut: Träume und Visionen sind wichtiger Bestandteile in meinem Leben. Sie bilden eine Art innere Triebfeder: Den Traum, den Alpenbogen zu durchfliegen, hatte ich schon lange. Zur Vorbereitung verfolge ich verschiedenen Flugrouten im OLC. Ich beobachte ständig die Grosswetterlage; dies unter anderem mit Hilfe von Soaringmeteo.ch. Wenn hellblaue und weisse Symbole in der Prognosenkarte vorherrschen, dann ist nur noch Spontanität und Organisation gefragt, und das Abenteuer beginnt.

Was ist für dich bei einem Abenteuer wie diesem soeben erlebten entscheidend?

Ein Abenteuer bezeichnet eine zuweilen risikoreiche Unternehmung oder ein Erlebnis, das sich stark vom Alltag unterscheidet. Es geht um das Verlassen des gewohnten Umfeldes, um etwas Wagnishaltiges zu unternehmen, das interessant, faszinierend oder auch gefährlich zu sein verspricht, und bei dem der Ausgang ungewiss ist. Ich bin der Überzeugung, dass der positive Ausgang beim Erlebnis am wichtigsten ist. Dieser beeinflusst direkt dein Selbstvertrauen, zu dem du Sorge tragen musst: Das fliegerische Selbstvertrauen baut sich nur sehr langsam auf, kann aber sehr schnell verschwinden.

Weshalb wähltest du deine Route durch die Voralpen – und mit welchen Erwartungen?

Da in den Hochalpen noch viel Schnee liegt und aber noch geringe Talwinde herrschen, kamen für mich Schlüsselstellen wie das Rhonetal, das Rheintal und andere grosse Talquerungen in Frage. Normalerweise fliegen die Langstreckenflieger sonst ja eher weiter durch die östlichen Passagen des Alpenkammes.

Was sind für dich die drei wichtigsten Regeln für den Streckenflug?

Immer einen Notlandeplatz in Gleitwinkelnähe zu wissen. Das nächste Steigen erwarte ich zudem höher als den Abflugs-Steigwert. Schliesslich auch der treibende Gedanken im Kopf zu haben, möglichst lange in der Luft zu bleiben.

In drei Tagen über 20 Stunden im Gurtzeug zu sitzen und dabei über 500 Kilometer weitgehend allein zu fliegen ist anspruchsvoll – wie machst du das?

Quitter son environnement habituel

Swiss Glider: Kari, comment as-tu préparé cette aventure?

Kari Eisenhut: Les rêves et les visions jouent un rôle important dans ma vie. Ils constituent une sorte de force motrice. Le rêve de traverser l'arc alpin, je le porte en moi depuis longtemps. Pour me préparer, j'examine différents itinéraires dans l'OLC. J'observe en permanence la météo à grande échelle, entre autres à l'aide de Soaringmeteo.ch. Quand les symboles bleu clair et blancs dominant sur la carte des prévisions, il faut faire preuve de spontanéité et d'organisation et l'aventure peut commencer.

Qu'est-ce qui s'avère déterminant lors d'une aventure comme celle que tu viens de vivre?

Une aventure s'apparente parfois à une entreprise à risques ou à un événement qui se distingue profondément du quotidien. Il s'agit de quitter son environnement habituel afin d'entreprendre quelque chose qui comporte des risques et promet d'être intéressant, fascinant ou encore dangereux et dont l'issue reste incertaine. Je suis persuadé que l'issue positive d'un événement joue un rôle primordial. Elle a une influence directe sur la confiance en soi, dont il faut absolument prendre soin: en matière de vol libre, la confiance en soi se construit peu à peu, mais peut très vite disparaître.

Pourquoi avoir choisi un itinéraire à travers les Préalpes, à quoi t'attendais-tu?

De grandes quantités de neige recouvrent encore la haute montagne, mais les vents de vallée restent encore faibles et j'ai donc envisagé des passages clés comme la vallée du Rhône, la vallée du Rhin et d'autres grandes traversées. En règle générale, les pilotes de longue distance choisissent plutôt les passages plus à l'est dans l'arc alpin.

Quelles sont pour toi les règles les plus importantes pour le vol de distance?

Toujours avoir un terrain d'atterrissage d'urgence à portée de finesse. Le prochain taux d'ascension que j'anticipe doit être plus élevé que celui que je viens de quitter. Enfin, je garde à l'esprit cette pensée qui me stimule: rester le plus longtemps possible en l'air.

Passer 20 heures dans sa sellette pendant trois jours et parcourir en grande partie seul plus de 500 km s'avère exigeant. Comment fais-tu?



Nebst den technischen Grundfähigkeiten wie diejenige, einen windversetzten Lee-Thermikschlauch nachzentrieren zu können, in turbulenter Luft Vollgas zu fliegen und eine Extremflugsituation sofort wieder unter Kontrolle zu bringen und dem Verstehen des aktuellen Windsystems ist Streckenfliegen für mich vor allem eine Kopfsache: Oft wirst du speziell am Anfang des Fluges und in anspruchsvollen Schlüsselstellen von hemmenden, negativen Gedanken heimgesucht wie beispielsweise «so lang halte ich nicht in der Luft durch», «es wird zu viel Wind haben» oder «wahrscheinlich wird es sowieso früh abschatten». Sobald ich solche negative Geister in meinen Gedanken erkenne, versuche ich sie mit positiven Tatsachen direkt zu verdrängen. Dabei denke ich oft: «Ich habe das Glück, in der Luft sein zu dürfen, während andere im Büro sitzen», «ich genieße das einzigartige Gefühl der Zentrifugalkraft beim Aufdrehen», «ich halte Ausschau, was ich am Boden so alles Interessante entdecken kann».

Für deine Expedition hast du einen B-Schirm gewählt. Weshalb?

Ich mache folgende einfache Rechnung: Im Durchschnitt ergibt ein Flugtag zu dieser Jahreszeit acht Stunden Flugzeit. Die eine Hälfte dieser Zeit benötige ich zum Steigen, die andere zum Gleiten. Also benötige ich einen Schirm, der hervorragend steigt, bei 50 km/h äusserst stabil und leistungsstark gleitet und für Startplätze, die ich nur zu Fuss erreichen kann, möglichst leicht ist. Während vier Stunden Gleitzeit mit konstanter Beschleunigung von 50 km/h komme ich so auf rund 200 geflogene Kilometer pro Tag. Da meine Reise mehrere Tage oft durch komplett unbekanntes Gelände führt, darf mich die Beherrschbarkeit meines Gleitschirms in keiner Art und Weise fordern. Die Streckung des Schirms ist für mich dabei der direkte Indikator über den Anspruch des Schirms.

Welche Streckung bevorzugst du für diese Unternehmung und warum?

Die Streckung des Gleitschirms steht nach meiner persönlichen Erfahrung im direkten Zusammenhang mit dem Pilotenanspruch, dem Verlauf seiner Polare und der potentiellen Maximalgeschwindigkeit. Je höher die Streckung, desto später der Abfall der Polare. Je kompakter der Flügel, desto einfacher das präzise Lenken des Flügels in bewegter Luft. Die Maximalgeschwindigkeit ist beim Streckenfliegen nach meiner Ansicht vernachlässigbar unwichtig. Meine Schirmklasse wähle ich so, dass ich während der gesamten Route über mehrere Tage in sämtlichen Bedingungen das volle Potential erfliegen kann: das heisst, dass ich in anspruchsvollsten Verhältnissen meinen Schirm jederzeit genau steuern kann, um dadurch optimal zu steigen und beim Gleiten in bewegter Luft die maximale Geschwindigkeit vor dem Abfall der Polare konsequent nutze. Sozusagen: Push or climb.

Je m'appuie sur un savoir-faire technique de base: la capacité à recentrer une pompe thermique décalée sous le vent, voler à plein gaz dans une atmosphère turbulente, maîtriser immédiatement une situation de vol extrême et comprendre le système de vent actuel. En vol de distance, le reste se joue essentiellement dans la tête, pour moi: au début du vol en particulier, et quand tu abordes des passages clés exigeants, des pensées négatives et inhibitrices viennent souvent te troubler - «Je ne tiendrai pas aussi longtemps en l'air», «Le vent soufflera trop fort» ou encore «De toute façon, l'ombre s'étendra sans doute trop tôt». Dès que de tels démons négatifs viennent troubler mes pensées, j'essaie de les repousser immédiatement à l'aide de faits positifs. Je pense alors souvent: «J'ai la chance d'être dans les airs alors que d'autres sont assis au bureau», «Je profite de la sensation unique de la force centrifuge quand j'enroule» ou «Cherche tout ce que tu peux trouver d'intéressant au sol».

Pour cette expédition, tu as choisi une aile EN-B. Pourquoi?

J'effectue un calcul simple: en cette saison, une bonne journée offre en moyenne huit heures de temps de vol. J'utilise une moitié de ce temps pour l'ascension et l'autre pour le planer. Il me faut donc une aile qui monte très bien, qui plane de manière extrêmement stable et performante à 50 km/h et qui soit la plus légère possible pour me permettre d'atteindre aisément les décors uniquement accessibles à pied. Pendant quatre heures de vol plané à une vitesse accélérée constante de 50 km/h, je parcours donc environ 200 km par jour. Comme je voyage plusieurs jours à travers des sites que je ne connais souvent pas du tout, la maîtrise de mon aile ne doit pas constituer un défi. Je me base alors sur l'allongement de l'aile, qui constitue pour moi un indice clair quant à l'exigence d'une aile.

Tu privilégies quel allongement pour une telle entreprise et pourquoi?

D'après mon expérience personnelle, l'allongement d'un parapente est en relation directe avec l'exigence envers le pilote, la courbe de sa polaire et sa vitesse maximale potentielle. Plus l'allongement est élevé, plus la polaire redescend tard. Plus l'aile est compacte, plus un pilotage précis s'avère simple en atmosphère turbulente. J'estime que la vitesse maximale en vol distance constitue un aspect négligeable et de moindre importance. Je choisis la catégorie d'aile qui va me permettre d'exploiter tout son potentiel sur l'ensemble du parcours, pendant plusieurs jours et dans toutes les conditions possibles: je dois pouvoir piloter mon aile de manière précise à tout moment dans les conditions les plus exigeantes afin de monter de manière optimale puis d'exploiter efficacement la vitesse maximale dans une atmosphère turbulente, avant la redescende de la polaire. Pour résumer: push or climb.



Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext. Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext. | Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext. Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext. | Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext. Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext.





Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext. Dies ist ein Blindtext. Es ist ein Blindtext, das es ein Blindtext ist. Es ist ein Blindtext.

Welche Eigenschaften des Gurtzeugs waren für dich wichtig?

Wie vorhin beschrieben beschleunige ich während vier Stunden pro Tag und bin dabei ständig einem Wind von 50 km/h ausgesetzt. Der Komfort im Schnellflug inklusive der Dämpfung der Turbulenzen sind deshalb für mich die wichtigsten Gurtzeugeigenschaften. Zum Hochsteigen zum Startplatz ist ein guter Rucksack und das geringe Gesamtgewicht meiner Flugausrüstung eine willkommene Nebenerscheinung.

Was empfehlst du einem Streckenflugeinsteiger – in was macht es nach deiner Meinung Sinn zu investieren?

Steilschlangen über -14 m/s Sinken ohne Aufstellen beim Ausleiten zu beherrschen ist wichtig. Du kennst dadurch das Verhalten deines Schirms in unterschiedlichen Querlagen – eine Grundvoraussetzung, um einen Thermikschlauch effizient nachzentrieren zu können. Zudem hilft Bodenhandling enorm, das Gefühl für den Kappendruck zu verfeinern. Wer seinen Schirm problemlos im Wind am Boden beherrscht, fliegt auch in starken Turbulenzen aktiv und beugt dadurch Kappendeformationen intuitiv vor.

Du leitest das Advance-R&D-Team und bist Gründer der Flugschule Chill Out Paragliding: Wie bringst du Hobby, Beruf und Familie unter einen Hut?

Während unserer Reise haben mich meine Frau Mirjam und unsere beiden gemeinsamen Töchter Lou (6) und Anna (4) begleitet – die Personen, mit denen ich mich am wohlsten fühle. Sie mit dabei zu haben und das Erlebte direkt mit ihnen teilen zu können ist für mich klar das Schönste an der ganzen Geschichte.

Mirjam, wie hast du die Verfolgung deines Gatten mit den Kindern zusammen erlebt?

Mirjam: Es war ein Sprung ins kalte Wasser. Wir haben dieses Abenteuer ja nicht im voraus geplant. Aber ich war begeistert von der Idee, vom Meer nach Hause zu fliegen und zu fahren; und nicht wie ursprünglich geplant unsere Reise mit einer achtstündigen Autobahnfahrt zu beenden. Spontan nahmen ich und die Kinder diese Herausforderung an, und noch während der Fahrt vom Flughafen zum ersten Startplatz wurde ich in die Routenwahl und unseren Part als Supportteam eingeweiht. Dank Livetracking hatte ich die Gewissheit, wo genau sich die zwei Piloten jeweils befanden. Das nahm mir den Stress, und ich konnte so den Tag mit den Kindern anhand der Flugroute auch fortlaufend planen und anpassen – und so auch an diesem Abenteuer teilhaben. Ich lernte, keine Erwartungen an den kommenden Tag zu haben, da es eh meist anders kam als gedacht. Und ich war jeweils froh, als ich die zwei Piloten bei der ersten Talquerung noch vom Startplatz aus beobachten konnte, und es endlich auch für uns losging. Frustrierend

Quelle importance as-tu accordé aux caractéristiques de la sellette?

Comme je l'ai dit, j'accélère pendant quatre heures par jour et je subis alors en permanence un vent de 50 km/h. Le confort en vol accéléré, amortissement des turbulences inclus, joue donc un rôle essentiel quant à la qualité d'une sellette. Un bon sac à dos et un poids total réduit de mon équipement de vol sont autant d'aspects secondaires bienvenus quand je dois monter au décollage.

Que conseilles-tu as un débutant en vol de distance et dans quoi faut-il investir, à ton avis?

Il faut être capable d'effectuer une spirale engagée avec un taux de chute supérieur à 14 m/s sans que l'aile ne se cabre en sortie de figure. Tu connais alors le comportement de ton aile dans différentes positions inclinées, une condition préalable indispensable pour bien recentrer une pompe thermique. De plus, le maniement au sol aide énormément à améliorer les sensations liées à la pression dans la calotte. Un pilote qui maîtrise parfaitement son aile dans le vent au sol sera capable de voler de manière active dans de fortes turbulences et préviendra ainsi les déformations de son aile de manière intuitive.

Tu diriges l'équipe R&D d'Advance, tu as créé l'école de vol libre Chill Out Paragliding, comment parviens-tu à allier les loisirs, le travail et la famille?

Mon épouse Mirjam et nos deux filles, Lou, six ans et Anna, quatre ans, les personnes avec lesquelles je me sens vraiment bien, m'ont accompagné au cours de ce voyage. Les avoir auprès de moi et pouvoir partager avec elles ce que j'ai vécu représente assurément le plus bel aspect de toute cette entreprise.

Mirjam, comment as-tu vécu la poursuite de ton mari avec les enfants?

Mirjam: J'ai dû me jeter à l'eau. Nous n'avions pas prévu cette aventure. Mais l'idée m'a plu: quitter la mer pour rentrer à la maison en parapente et en voiture à lieu d'achever notre voyage comme prévu par huit heures d'autoroute. Les enfants et moi, nous avons relevé ce défi spontanément et dès le chemin entre l'aéroport et le premier décollage, j'ai appris quel parcours nous allions choisir et quel rôle nous aurions à jouer en tant qu'équipe de soutien. Grâce au live-tracking, je savais toujours où se trouvaient les deux pilotes. Je n'avais donc pas à me faire de soucis, je pouvais planifier et adapter notre itinéraire avec les enfants en fonction de la trajectoire de vol et participer ainsi à l'aventure. J'ai appris à ne rien attendre de la journée suivante puisqu'en général, elle ne se passait pas comme prévu. Et sur les terrains de décollage, quand je voyais les deux pilotes aborder leur première traversée d'une vallée, j'étais contente de pouvoir enfin prendre la route, moi aussi.

war nur zu wissen, dass ich zuerst den langen, engen und kurvigen Weg ins Tal hinunter schaffen muss, während die beiden in dieser Zeit in der Luft schon eine beachtliche Strecke zurücklegen konnten.

Du warst während dieser Transalp Ehepartnerin, Kollegin, Mutter und Supporter zugleich. Wie kompatibel sind diese Rollen?

Nach einigen Jahren Erfahrung als Lehrperson bin ich es gewohnt, fortlaufend rollend zu planen und kreativ auf verschiedenste Situationen zu reagieren. Auch habe ich im Navigieren und in den Tourenplanungen schon einiges erlebt als Wanderleiterin und während dem Rückholddienst in vielen Gleitschirm-Camps von Chill Out Paragliding. Das Fahren mit grossen Autos konnte ich in vielen Kursen üben. Dank diesen Kompetenzen habe ich mir diese Aufgabe als Supportteam mit Kindern zugetraut. Und ich fühlte mich wohl in all diesen Rollen, da wir mit unserem «rollenden Zuhause» immer alles dabei hatten, jederzeit flexibel bleiben und an den eindrücklichsten Orten unser Lager aufstellen konnten. Morgens schon zur richtigen Zeit am richtigen Ort aufzuwachen und auf Thermik zu warten, ist grandios.

Euer Hochzeitstag war ja ausgerechnet der Tag, an dem ihr am weitesten vorangekommen seid.

Mir war sehr wichtig, dass am Ende des Tages jeder einzelne glücklich und zufrieden war. So auch an unserem Hochzeitstag. In unseren Eheringen ist eingraviert: l'aventure. Schon am Tag unseres Kennenlernens war schnell klar, dass der Wind und das Wetter Teil unseres Lebens sein werden. So konnten wir als Familie ein tolles Abenteuer erleben und hatten vor und nach den vielen Flugstunden eine intensive Zeit zusammen. Dieser Hochzeitstag wird mir noch lange in Erinnerung bleiben, da ich soviel erlebt, gesehen und dazugelernt habe.

Lou, was hat dir an dieser Reise besonders gefallen?

Lou: Schön war, dass wir am Abend viele Geschichten von Thomas und Papas Flügen hörten, und wir auch erzählen durften von unseren Abenteuern. Vom Wandern, vom Erkunden von Schluchten, vom Baden, Einkaufen, Autofahren und Spielen.

Und du, Anna?

Anna: Am Meer konnte ich «sändele» und in den Alpen mit Schneebällen werfen.

Interview: Bruno Petroni

Kari Eisenhut

Kari Eisenhut ist ausgebildeter Primarlehrer und Fluglehrer SHV. Mit dem Gewinn des Gesamtweltcups und dem Europameistertitel gründete er 2001 auf dem Höhepunkt seiner Wettkampfkariere «Chill Out Paragliding» mit dem Ziel, sein Know-how an andere Piloten weiterzugeben. Heute ist der in Interlaken lebende Familienvater in der Geschäftsleitung der Firma Advance für das Entwicklungsteam verantwortlich.

Même si je devais d'abord redescendre la longue route sinueuse et étroite pour atteindre la vallée, un peu frustrant sachant que pendant ce temps, les deux pilotes parcouraient déjà une distance considérable.

Au cours de cette Transalp, tu as joué à la fois le rôle d'épouse, d'amie, de mère et d'assistante. Tous ces rôles sont-ils compatibles?

J'ai une expérience de plusieurs années en tant qu'enseignante, j'ai l'habitude de planifier et de m'adapter en permanence, et de réagir de manière créative à différentes situations. En termes de navigation et de planification, j'ai déjà vécu pas mal de choses en tant que guide de randonnée et lors des récupérations au cours de nombreux camps de parapente avec Chill Out Paragliding. Je me suis entraînée à conduire de grosses voitures lors de différents cours. J'avais donc confiance dans ma capacité à assumer ce rôle d'assistante avec les enfants. Je me sentais d'autant plus à l'aise dans chaque rôle qu'avec notre «roulotte», nous avions toujours tout à portée de main, ce qui nous a permis de rester flexible et de prendre nos quartiers dans les endroits les plus extraordinaires. Se réveiller le matin au bon endroit et à la bonne heure pour accueillir les thermiques – grandiose.

Votre anniversaire de mariage tomba précisément le jour où vous avez le plus progressé.

Pour moi, il était très important qu'à la fin de chaque journée, chacun soit heureux et satisfait. Il en fut de même le jour de notre anniversaire de mariage. Une gravure orne l'intérieur de nos alliances: l'aventure. Le jour même de notre rencontre, j'ai compris que le vent et la météo feraient partie de notre vie. Nous avons vécu une magnifique aventure en famille et passé des heures très intenses tous ensemble après les longues heures de vol des deux pilotes. Je me souviendrai longtemps de cet anniversaire de mariage, j'ai vécu, vu et appris tant de choses!

Lou, qu'est-ce qui t'a particulièrement plu au cours de ce voyage?

Lou: Le soir, Thomas et papa nous racontaient plein d'histoires sur leurs vols et nous aussi, nous racontions nos aventures: les randonnées, l'exploration de ravins, les baignades, faire les courses, le voyage en voiture et les jeux.

Et toi Anna?

Anna: À la mer, j'ai joué dans le sable et dans les Alpes, j'ai lancé des boules de neige.

Interview: Bruno Petroni

Kari Eisenhut

Instructeur de vol libre FSVL, Kari Eisenhut a aussi une formation d'enseignant du primaire. Au sommet de sa carrière de compétiteur et après avoir remporté la Coupe du monde et le titre de Champion d'Europe, il a fondé «Chill Out Paragliding» avec pour objectif de partager son savoir-faire avec d'autres pilotes. Père de famille, il vit à Interlaken; désormais membre de la direction d'Advance, il est responsable de l'équipe de développement de l'entreprise.

Inserat 1/4 quer

Schänis Soaring