

Instruments and chasing beauty

Cloudbase Mayhem Podcast 130 — Koni Schafroth

Published	2020-10-23
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-130-koni-schafroth/
Duration	00:52:10
Speakers	Gavin McClurg, Koni Schafroth
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0130-instruments-and-chasing-beauty-with-koni-schafroth.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	14 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	15
Show notes	15
Transcript	15
Deutsch	28
Show notes	28
Transcript	28

English

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

Show notes

Koni Schaforth has been flying over 30 years, but you're not going to find him chasing distance and trying to win XContest. Koni pursues free flight for the beauty and tapping into the incredible emotion that flying provides. Soaring over glaciers on a perfect day; midnight flights under the full moon; flying with friends; and coming home safely.

The post Episode 130- Instruments and chasing beauty with Koni Schaforth first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:27] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. Don't have any housekeeping for you this week except to go vote. We're running out of time. Many states' deadlines for registration has already passed, so make sure you're registered to vote. If you're not sure or need some help voting, just go to [patagonia.com forward slash elections](https://patagonia.com/forward-slash-elections), and they'll walk you right through it. So please do it. This is a big one. My guest this week is Koni Schaforth. He is the brainchild engineer and designer behind the XC Racer Varios, that whole family of Varios, which are the most accurate and sophisticated Varios on the market. Many, many people have now switched over to them, and you'll find most of the X-Alps athletes use them.

[00:01:17] I've been using them since my first race in 2015. These are just featherweight. Many of the Bluetooth ones are just solar-powered. You never need to charge them. They just release. They're max, which is fully independent. It has a screen. It's a Vario that gives you everything, like the Varios of old, but much more accurate. We talk about the difference, what goes into them, what makes them different from other Varios, the main thing being the accelerometers and the difference between that and a barometer. So we talk a lot about Varios, but also how to climb better, how to find the core. He's amazing. He's got an amazing history. He's been at this. He's been at flying for more than 30 years. He's from Bern, Switzerland.

[00:02:02] So the Bernese Oberland, one of the most incredible places to fly in the world. This is the Interlaken, Eiger, Wallis part of the world. Pretty amazing zone to fly in, in Switzerland. And so we talk about how he flies and how he chases it. He doesn't chase kilometers. He chases beauty and flying over glaciers and midnight flights. And his pursuit. His pursuit is pretty clean. And I liked that. So talk a little bit about dangers and risks and one accident he had along the way and what he learned from that. And just a really fun talk with a very interesting mechanical engineer, yet another engineer who has taken strongly to the sport.

[00:02:48] So without further delay, please enjoy this conversation with Koni Shaprock..

[00:02:59] Koni, it's great to have you on the show. We've been having lots of emails over the years as the designer of the XC Racer, which everybody knows who listens to the show and knows I'm a huge fan of, and we'll be using again in my fourth X-Alps coming up, crazily enough, in June. And so that was just announced. That was pretty exciting, but really fun to talk to you and talk barriers and climbing and your quite considerable history. I just want to thank you for that. I didn't know you've been flying for more than 30 years. How'd you get into all this craziness?

[00:03:32] **Koni Schaforth:** I don't know. I'm a curious guy and I always have a lot of ideas and flying. I was interested in flying since I was a kid. And when I was 16, I started learning to fly gliders on a wooden plane, on a K-8. And then I made my glider license.. And after that, I went to Zurich and studied mechanical engineering. So flying was not that much the priority, rather partying and other stuff. And then when I was 22, just paragliding started. And I had the opportunity to fly with a, it was rather a parachute. And I thought, well, this can be made different.

[00:04:19] And then there, near my parents was a guy who was making his own paragliders. It was called Northails, I think then. And then I contacted this guy and said, hey, I can make a paraglider which flies much better than that what you have. And they said, I don't believe, but you can try. And then I made the first one. And it was really, really flying

better than the gliders he had. But to be honest, he also had a lot of luck that he didn't have a bad accident. It's really, we have been lucky. This is how it all started.

[00:04:51] **Gavin McClurg:** Was this back in the 80s? Yeah. I guess late 80s, early 90s?

[00:04:56] **Koni Schafroth:** Yeah, yeah. It was 87, 88, something like that, when it started.

[00:05:02] **Gavin McClurg:** How many cells did your first glider have? This always cracks me up. I think gliders back in those days.

[00:05:08] **Koni Schafroth:** I think it was around 20, 20, 21 cells. And it was the first glider where you could fly over the Lake of Thun. You know, you could fly from Nissen and cross the lake and land on the other side of the lake. This was really fantastic.

[00:05:23] **Gavin McClurg:** Wow. So what was that glide ratio? Is that like a four to one?

[00:05:27] **Koni Schafroth:** No, no, no. It was already six to one.

[00:05:29] **Gavin McClurg:** Really? Oh, wow. Yeah, yeah. So it was a high performance glider for back then.

[00:05:34] **Koni Schafroth:** I wouldn't fly nowadays these days with it. But yes, then it was a glider.

[00:05:38] **Gavin McClurg:** Right. How many people ended up in the lake back then?

[00:05:46] **Koni Schafroth:** Only me once.

[00:05:49] Because we had a, you know, we had a, first it was my brother flying over the lake. That was not good. It was a problem. Then we had a smaller glider. And the boss of the company said, oh, I want to know if the smaller glider can make it too. And then I took off from Nissen. And that was the era where you didn't have really flight instruments. You had no idea. But you just went flying. And then I had the impression, well, glide ratio is not so good. I will not make it because there's too much headwind. And the guy said, no, no, no, no, no. You're far above the mountain. It works. What he didn't tell me, he was crossing the lake with his motorboat to the other side of the lake. Just in case. Just in case. So, of course, I'm much higher than the top of Nissen then. And then in the end, I landed in the boat. Nice. Which was, yeah, but that's easy.

[00:06:35] Just there is no wind. It was open, I think, when we did it. And that's easy. But then you had the stupid idea to have to tow me back to the shore. That was not a good idea.

[00:06:48] **Gavin McClurg:** You mean with the glider still up? So you landed and you kind of started accelerating? Ah, fantastic.

[00:06:52] **Koni Schafroth:** Yeah, yeah. You

[00:06:54] **Gavin McClurg:** started accelerating

[00:06:54] **Koni Schafroth:** and then you can imagine the rest. Not so good.

[00:06:58] **Gavin McClurg:** And does your brother still fly?

[00:07:02] **Koni Schafroth:** Yes, but he doesn't have that much opportunity because he moved to the Netherlands, which is not so good for flying. But you can fly there.

[00:07:09] **Gavin McClurg:** Yeah. The dunes. My next guest is going to be Ferdi, you know, Van Shelven, who has done really well. And he took a bye last year. He took some time off and he was hanging out with Tom de Dorlodot during the race, just to see if he really missed it, which he did. So he's applied again. And he's also, he'll be, he's always one to beat. So he's going to be in the next show. But he's from the Netherlands and he's doing pretty well flying in the mountains. So they must figure it out.

[00:07:38] **Koni Schafroth:** No, you can't. I actually was flying once in the Netherlands. Funny story. I went to visit my brother. And then Lisa, my spouse, wanted to go to the sea and to walk. And then my brother and his wife made, you

know, the proposition to go to walk in the dunes. And then we were walking there in the dunes, maybe for, I don't know, half an hour or so. And suddenly I see something red. Just a short glimpse, something red appeared and then disappeared. Strange, what is it? And then a few seconds later, it appears again. It was a glider. And then I said, okay, it might be fun to fly there at the dunes. And then I couldn't convince my brother to fly with, to ask a guy that I can fly or use a glider. So he didn't want to do anything.

[00:08:24] So I said, okay, I'll try it myself. And you can imagine there's the Dutch experts, the guys who know really how to fly on a dune. There comes a guy with dirty jeans, with a leather jacket, looks a little bit, I don't know, not so fresh. He approached the first one and asked him, can I take your glider? And he looks at me and, yes, if you want to try, you can try. I'm sure he was convinced that he would not be able to take it. He would take off. But the story was it was not so difficult because there's a spot in Switzerland where we often go soaring in the winter. So I was quite used to it. And then I just, yeah, you inflate the glider, inflate the glider. And then my brother pushed me to the dune and I was flying there back and forth.

[00:09:11] And with a little bit of break, the glider was almost stalling. And a little bit lower angle of attack, it was collapsing. So I flew for a few minutes. Yeah, yeah. Very dangerous. I flew for a few minutes and then I landed and said, hey, with this glider, please never fly again with this glider. Something is wrong. And I asked him for his address because I thought, well, it might be a good idea to send him a mini-tube because he was so nice to let me fly. And then a week later, he sent me an email saying, oh, thank you very much for flying with my glider. I had to trim it afterwards. It was really completely out of trim. You're right. It was very dangerous to fly. I think it was 15 centimeters, the longest deviation from me.

[00:09:59] **Gavin McClurg:** Oh, yeah,

[00:10:00] **Koni Schafroth:** yeah. That's a little out. Yeah, yeah, yeah, yeah. That was fun.

[00:10:06] **Gavin McClurg:** I've actually sold quite a few of my comp gliders to pilots in the Netherlands because they apparently, you know, it's pretty windy and it's in the sand. So they get abused quite a bit because you're flying a lot. It's in the sand and the dunes. And so they just want gliders that are really fast, but they don't really care if they're old or, you know, the lines are bad. As long as they're, you know, somewhat in trim and they're fast, then they can – that sounds like a perfect kind of wing for there because you can just – you can fly in a little bit more wind because they're nice and fast. And it sounds quite fun.

[00:10:40] **Koni Schafroth:** I prefer snow.

[00:10:44] Yeah, absolutely. Yeah,

[00:10:46] **Gavin McClurg:** totally. Because

[00:10:46] **Koni Schafroth:** snow is soft if you make something wrong. You can crash. You can crash into snow. If you have one meter of powder snow, nothing happens. If you have sand, oh.

[00:10:55] **Gavin McClurg:** Yeah, exactly. No, it's very, very forgiving. I think that's Chrigel always talks about that. That's one of the ways he's gotten so good at dealing with a lot of wind is just going out in the snow because you can mess up.

[00:11:07] **Koni Schafroth:** Yeah, exactly. Yeah.

[00:11:09] **Gavin McClurg:** Yeah. And that's – so that's kind of your zone. That's where you fly. You live in Bern. Have you been – are you from Bern originally or is that just the area you're from?

[00:11:19] **Koni Schafroth:** No, I was born. I was born in Bern and then the family moved to Thun. This is where other ones is. And I grew up in Thun. And then I went to Zurich for studying mechanical engineering at DTH in Zurich. And then I moved back to Bern.

[00:11:36] **Gavin McClurg:** You had another engineer in flying. This is a topic that comes up a lot on the show. It seems that the sport really attracts your kind – an engineering type of mind, which I don't have. Much more by feel. But

it's interesting that the number of mechanical engineers and the number of engineers in the sport.

[00:12:00] **Koni Schafroth:** Yeah. I think that normally engineers are not so emotional people. And paragliding is only about emotions in fact. And I think that's a good way to have good emotions. I think that's why it's very attractive for engineers. Or programmers or these kind of people.

[00:12:23] **Gavin McClurg:** That's interesting. I haven't heard that side of it before. So it allows you to tap into a part of your brain that's not very natural to tap into.

[00:12:31] **Koni Schafroth:** Yeah, I think so. It might be.

[00:12:33] **Gavin McClurg:** Interesting.

[00:12:35] You told me before we started talking that your real passion for the sport now over 30 years has never really been – or maybe it was at some point. But it certainly isn't now kind of kilometer crunching, which is for many people. They get into it and it's just amazing. And they're blown away and then they get into this kind of endless search of bigger and bigger and bigger. That doesn't drive you.

[00:13:02] **Koni Schafroth:** No. No, not at all. It's just I like the beauty of it.

[00:13:09] And it can be short flight. It can be a long flight. It can be a flight of 4,000 meters flying over the glaciers. It can be midnight soaring or after midnight soaring, deep snow. I like all this stuff. Or going to a soarers, soaring along the coast. It's just when it's beautiful, when it's nice, that's what I like. I don't have to prove anything. So I don't have to count kilometers or whatever. It's not my style.

[00:13:33] **Gavin McClurg:** Is that been – are you quite passionate about – have you kind of kept that passion for the sport since the beginning or is it kind of ebb and flow?

[00:13:43] **Koni Schafroth:** No. I think it remained. It's just – if I can't go flying for two or three weeks. I get a little bit kind of nervous. It's not good. I think you know it.

[00:13:55] **Gavin McClurg:** Yes, yes, indeed.

[00:13:57] **Koni Schafroth:** Yeah, but when I can fly, then all is good.

[00:14:01] **Gavin McClurg:** How has flying changed your life?

[00:14:06] **Koni Schafroth:** I think it makes it a bit unpredictable in the sense when you have an office job. You have an office job, you know more or less what's going to happen. Then you go paragliding. You never know what's going to happen.

[00:14:21] I'm pretty sure that I will get back in one piece. But you never know where it ends up. If it's a long flight, it's a short flight. If you fly far, if you fly high, you never know. And this is the – it gives some kind of adventure, some kind of unpredictability to daily life. So it makes it more interesting. It's difficult to explain. Maybe you'll get it. I don't know.

[00:14:54] **Gavin McClurg:** No, that doesn't – that's not difficult at all. You explained it really well. When you plan your flying adventures, is it, oh, it's a good day. I'll just go see what happens? Or do you have an objective?

[00:15:12] **Koni Schafroth:** Depends. A few times a year, I go to fish.

[00:15:19] And the objective is always to fly as far back to Bern as possible. But until now, it was not possible to do it completely.

[00:15:29] Yeah, sometimes I have objectives. Sometimes I don't care about – I don't care at all. I just fly. And very often, I go testing. So meaning if it's not for the fun of it, we go testing hardware and software. So that's completely different then. Yeah. Yeah. Yeah. So it's just to stay in the air for three hours to see if the code is reliable and consistent. So it's different.

[00:15:56] **Gavin McClurg:** And is your job now exclusively XC Racer or do you still have your day job in XC Racer as a on-the-side kind of thing?

[00:16:06] **Koni Schafroth:** You're right. Now XC Racer is consuming far too much time. It's impossible to have a job besides XC Racer.

[00:16:14] **Gavin McClurg:** Well, that's good though. So you can pursue something that you're obviously not interested in. So you're really passionate about. That's fun.

[00:16:21] **Koni Schafroth:** Yeah, that's fun. But it's really a lot of work and nobody imagines how much work it is. It's really – we try to make a product which is as reliable as possible and which is as simple as possible. And this makes it so complicated. Sure. This is the main problem.

[00:16:42] **Gavin McClurg:** Yeah, yeah. It's like Yvon Chouinard said, the hardest thing in the world is to simplify your life.

[00:16:47] **Koni Schafroth:** Yeah. Yeah. It's a little bit like that. It's really a big effort. We developed robots, for example, for the production. We have now – how many are there? Six, I think. We have six different robots we use for the production.

[00:17:04] **Gavin McClurg:** You mean robots to put them together?

[00:17:08] **Koni Schafroth:** To assemble? Yes. Wow. Wow. Well, it's not complicated robots. But you have to develop them and nobody knows. And we don't show them because we don't want to. We want the competition to know what we're doing. But it's a lot of stuff that the customer doesn't see. So it's really, really time-consuming.

[00:17:28] **Gavin McClurg:** I can't even imagine how much goes into the – well, okay. Let's rewind to the genesis. How did you decide to even get into this project?

[00:17:43] **Koni Schafroth:** As I said, I'm curious. And I like to make sports. And a few years ago, over Easter, I wanted to go skiing. And the weather forecast was so bad, I desperately needed something to do. And then I stumbled over an Arduino starter kit. Arduino is some kind of microprocessor, simplified microprocessor environment. And I bought such a starter kit. And then it was tinkering. And the first LED was blinking. And then I had the fuel LED blinking. And Lisa always said, what's that good for? And at the time, I was working from 10 to 10. I still do on the watch project. And after a few days, I had the idea, oh, I could use it for making measurement instruments for my watch project.

[00:18:34] And this is how it started. And I always said that instruments, the time lag, this is something I didn't like because it's not intuitive. It's like when you're sitting in a car and then you're on the highway. And then you know the exit is coming. And two seconds before the exit, you have to turn the steering wheel roughly 30 degrees. And then one to two seconds later, the wheels will actually turn. I don't know. This is a few years ago. And I didn't like that. And I always tried to convince a friend of mine who was working at the startup to build this. But he never wanted. And then with the Arduino starter kit, it wasn't so complicated. It had a pressure sensor and start tinkering.

[00:19:19] So nothing was planned. It's just... And

[00:19:21] **Gavin McClurg:** so the first ones... Yeah, okay. Let's get in the technical side of things a little bit. What is an accelerometer?

[00:19:29] **Koni Schafroth:** An accelerometer is a small device which is measuring acceleration.

[00:19:38] **Gavin McClurg:** And how does that differentiate between a barometer?

[00:19:43] **Koni Schafroth:** A barometer is a pressure sensor. And as you can imagine, when you measure the pressure, there's some kind of noise on the signal. That means you can measure the pressure and then you can measure it a very short time afterwards. You will get a different result. So it's noisy, this signal. When you make the average, it's very, very stable. Very, very accurate. But this noise... You have to filter the noise. And when you filter the noise... Whatever you do, you always have a time lag. Because you make some kind of an average or whatever your field tracker algorithm you use. But it's ending up with some kind of time delay. And this is why a barometer with just only a pressure sensor always has a time lag.

[00:20:36] **Gavin McClurg:** So when I first started flying with the XC Racer, I immediately... And this was your first edition. This was way back. You know, the bigger one. Without the solar. And right out of the box, I loved it. But I felt like it was so fast. It felt the air as fast as I could feel it. And I was used to flying my 60-30, you know, my fly tech. Which is obviously, like you said, that's measuring it differently. So it's more of an averager, as I understand it, than something immediate. Yes. And so I got the config file from a PWC pilot, which I've now shared with hundreds and hundreds of people.

[00:21:22] Because I've put this out on the show a few times. Are we wrong? Should we not be dampening? Should we learn how to fly with the device just set up as it is, as you send it to us? In other words, should we learn to fly immediate?

[00:21:39] **Koni Schafroth:** I would say so. Yeah, I would say so. Because Xe Tracer indicates exactly what you feel. Because when you feel an acceleration, it's beeping. Or when the thermal stops, the barrier stops beeping immediately.

[00:21:58] So it's immediate feedback. You must get used to it. Because when you're flying with an old barrier for 10 or 20 years, then you might have some issues. Because it's like marriage. You get used to it. And it has its good parts. It has its good sides. It has its downsides. But you're used to it. And yeah, I think so. It's really just try to remove the damping factor as much as you can. You can leave a little bit.

[00:22:25] But go down with the damping factor as far as you can.

[00:22:30] **Gavin McClurg:** Alex Roby, I had him on the show a while back. It was actually just after the last race. And he's always right up there in the top five X contest at the end of every year. And does these just amazing things. They'll keep us motivated. They'll

[00:22:47] **Koni Schafroth:** keep us motivated. They'll

[illegible]

[00:23:23] **Koni Schafroth:** I think so. Yeah.

[00:23:25] **Gavin McClurg:** What would you recommend to people, pilots who are, you know, you got, you got to think back a long ways here because this was 30 years ago for you, but pilots that are just getting into the sport, you know, you know, learning on their ENA wing and they're just starting to punch into the thermal part of the day. What would you recommend to them for learning how to utilize thermals?

[00:23:55] **Koni Schafroth:** It's difficult to say. It depends on the barrier they have. Normally the instructor tells them you fly into no thermal, it's accelerating. So, you know, you're not going to be able to fly into no thermal. So, you know, you're not going to know that you're climbing. And then after a second or two, it starts beeping and then you wait two seconds, you come 21, 22, and then you turn to the left or to the right. And this is a conventional barrier. And when you have an exit ratio, you can just wait until it's beeping less and then you can make the turn. The fact that what I, with a conventional barrier, what I feel, what my body, what the body tells me and what the barrier is telling me is never, it's never the same. So I always had to judge, is it, is the barrier correct or I am correct or was it, what is it?

[00:24:43] It's not nice to fly like that. And when you have a barrier like exit ratio, you don't have to judge because what the barrier tells you is what you feel. So it's consistent.

[00:24:55] **Gavin McClurg:** Yeah, I can, I can vouch for that, you know, a hundred over a hundred times. It's just, it's, it's, you feel that little bump in your left butt cheek and that's,

[00:25:04] **Koni Schafroth:** that's, that's, that's, that's, that's, that's, that's, that's, that's,

[00:25:04] **Gavin McClurg:** that's, that's,

[00:25:04] **Koni Schafroth:** that's, that's, that's, that's, that's, that's, that's, that's, that's, that's, it tells

[00:25:04] **Gavin McClurg:** you at the same time that you just feel a little bump in your left butt.

[00:25:10] I'm doing a show coming up. We, we call them, ask me anything shows. And one of the questions that came in, I haven't recorded the show yet. We'll do that in the future, but I'm going to give this one to you. I was a newer pilot who said, you know, I'm starting to really get thermaling. I understand. And I'm starting to feel, okay, it's, it's, this one's more on my left or this one's on my right. I'm going to turn that way I'm very often being out-climbed. So the question was, how do I find the core?

[00:25:43] **Koni Schafroth:** What I normally see when people are out-climbed, they make circles that are too large. That's the main issue. They don't dare to make tighter circles. So what you can try is just wait until the vario is beeping less, and then make a turn. And then you'll find it quite quick.

[00:26:10] **Gavin McClurg:** And what if you turn the wrong way initially?

[00:26:14] **Koni Schafroth:** Oh, then you fall out of the thermal. It's very simple.

[00:26:18] **Gavin McClurg:** But do you recommend people stay with that turn and just widen it out and come back on the next one? Or immediately make a change and say if you were going left, you immediately make the change go right?

[00:26:31] **Koni Schafroth:** Depends. I can't tell. Depends on the situation. Depends on the situation where you are. When the glider already has taken a lot of speed, a lot of energy, then it's better to continue with the turn.

[00:26:43] If you're thinking a lot, I think continue with the turn. It's difficult to say. It depends. Are there other pilots flying? Is the mountain close? There's a lot of factors playing into the decision.

[00:26:57] **Gavin McClurg:** Wind being a big one as well.

[00:27:00] Koni, when you say you're doing a lot of things, testing and refinements, you just released the MAX, which is kind of the gold standard of barrios in the world today. There's no real doubt about that. How can these things keep being improved? What do you try to enhance at this point?

[00:27:28] **Koni Schafroth:** They're different things. We try to... We constantly try to improve the quality of our products

[00:27:38] because when you get a barrio back for the after-sales service, it's always a pain. This is one thing we try. The other thing we try is to improve the production so that we can produce more barrios at the same time. Then we try to make them more reliable, to get even better GPS reception, to get better data. We're constantly trying to improve the sensor data fusion algorithm. We're trying to improve the wind estimation, for example. It's just small improvements here and there. When we have something new, then we just release it to pilots.

[00:28:20] **Gavin McClurg:** Tell me about FLARM because that's not something that's very prevalent in the US. You may have followed. We just had this massive search and rescue effort for Kiwi. There were a lot of people who were interested in it. There was a lot of discussion as that was going on. Then after he was found about how we could improve our instruments and ability for sending and receiving information that would be helpful to the outside world, especially because we fly most of the... Very, very often in the Western US, we don't have cell service where we fly or at least huge patches where we don't. Tell me about FLARM. It's wild. It's valuable, mostly in Europe.

[00:29:06] What that allows... What is the added safety of having FLARM?

[00:29:13] **Koni Schafroth:** The thing is we have... In Europe, we have a lot of traffic in the air. We have a lot of gliders. We have a lot of helicopters, a lot of small motor planes.

[00:29:29] FLARM was initially developed as an anti-collision system for gliders. Because gliders are white, clouds are white, and it's very difficult to spot them. And if they're flying with high speed, 150K, 200K below a cloud, so they approach each other with 30, 40 meters per second or even more in 50, it can be very difficult to spot the other glider.

And there was quite a few accidents where gliders were colliding and when a glider collides, then it's almost always at least one is going to... And so that's why FLARM was developed. And then first it was just for gliders. And now, as I said, it's also used by helicopters and by motor planes.

[00:30:18] And now we use it also for paragliding. And for paragliding, there are two effects.

[00:30:26] With FLARM beacon, I can make myself visible to glider pilots or to helicopter pilots or whatever. So they know that I'm here. Even if there's a cloud between us, they will see me over a distance of a few kilometers. So this is one aspect. It's just the safety aspect of getting seen, even if the view is not so good. When you're flying below a cloud, visibility can be very bad, but the glider will know that you're there. This is one aspect. And the other aspect is that with our FLARM, you can also see. You can see where the others are. So we can see where the other paragliders or hang gliders are. And you can use this as a body feature for when you fly in a team, then you can see, oh, this one is flying just two kilometers on the left side of me

[00:31:19] or is 10 kilometers ahead or whatever. You see them. And the third feature that can be very useful is

[00:31:28] the MAX will not switch off automatically. You have to switch it off yourself. And the reason for that is it will send, as long as the battery is still a bit charged, it will send a FLARM beacon twice per second. And this could be used for tracking in the worst case when you have an accident.

[00:31:51] **Gavin McClurg:** Would the FLARM be as accurate as, say, a LiveTrack 24 that has, when the devices have cell service, is it the same kind of accuracy? Better or worse?

[00:32:04] **Koni Schafroth:** I don't know the other one, but the accuracy that we have is a few meters. So it can be very accurate. This is not the problem.

[00:32:10] **Gavin McClurg:** Oh, wow. Amazing. You know, in the last three X-Alps, you have created a config file for all of us that has allowed us to use it as an IGC tracker when we're on the ground. So it's another backup feature, which has been just unbelievable. And the solar version, the mini, has been, you know, it's been a lot of work. I mean, I don't never have to charge it. It just goes forever. So things like that have, for the race, or when you have all this other stuff to charge, is really valuable. I mean, obviously at night, we're going to put it on charge just to be safe, but I don't know that I've ever, I mean, this whole summer I've flown with my mini all summer. I've never charged it once.

[00:32:53] **Koni Schafroth:** Yeah, this is, as I said, we're constantly trying to improve our products.

[00:33:00] We're good engineers, but we're not good salesmen. You can see that on our webpage. Yeah, and we have, it's difficult to explain. We have a, yeah, how should I tell that? We have a certain way of doing things. First of all, we try to source as many stuff as we can in Switzerland. For example, for the Max, the glass is from Switzerland. The plastic injection molding is made in Switzerland. The PCB manufacturer is in Hungary. And the PCB pick and place mounting is made in Switzerland. The assembly is made in Switzerland. So we try to make as many things as we can with local suppliers, as long as it's, as long as it's, as you can pay for it.

[00:33:50] So we try to get, we try to avoid to buy stuff from China for two reasons. One reason is that, it's good to have product production locally. And the second, it doesn't make sense to buy something 10,000 kilometers important, then just transported here. It's just, I know it's just a certain way of doing business. We just try to make an honest business. We don't try to sell as many values as we can. We just, when you have a customer, for example, a coupe car coming to us and then a potential customer being very enthusiastic and blah, blah, blah, blah. And then in the end, it turns out he's flying paramotor. Then we tell him, okay, we can sell you an XC Racer, but it's not worth it because you will not need an instant vario for flying paramotor.

[00:34:42] It doesn't make sense. Go to competitors, you can buy a cheaper vario there. This is good for you, that's it. And the reason for that is, first, we really think so. It doesn't make sense to sell a product to someone who cannot, who doesn't know how to use it. This is point one. And point two is, we will then see the same guy one year later, and he will not be pleased when he sees us because he says, well, you sold me something which is too good for me.

[00:35:14] No, it's true.

[00:35:15] **Gavin McClurg:** It's not the same. No, I get it. I get it. Yeah, it's funny to think that something is too good for somebody, but in the paramotor world, I totally understand that. That makes sense.

[00:35:23] **Koni Schafroth:** Yeah, it doesn't make sense. So that's how I said it. Maybe it's not the same. Maybe a bit different. I don't know. We just want to make honest business. And for example, we launched the Xe Tracer 2. And when we launched the Xe Tracer 2, Krikkel was flying with prototypes of a Mini 2 GPS, the first X-Opes. I don't know if you have seen that. Yeah, sure. But we have not been 100 % sure that the solar panel was really good enough for charging the whole vario. So we said, okay, we better make the bigger product, even if it's bigger than some competitors. But then we know that the solar panel will charge the vario that it will work. And as soon as we are really sure that the Mini also works well with the solar panel, then we will release the Mini, not before.

[00:36:14] **Gavin McClurg:** And is there any, this is a curiosity, because I still have that one. And I have that on my comp kit. And I use the Mini 3 on my hike and fly kit, just because then I don't have to switch them back and forth. I know that's crazy, but it's just nice. It keeps me from forgetting something. But is there any, am I missing anything with that? I mean, in terms of the, you know, each one gets a little bit better, but in terms of the sound and the accuracy, is there any much reason to, if you've got one of the older models, should you upgrade?

[00:36:47] **Koni Schafroth:** No, no, it's not. No, there's no need for that. It's, if we have a code or new sensor data fusion that also runs on the old varios, then also, yeah. Release it for the old varios. The sensors are not that good, but you don't, most of the time, you don't feel the difference.

[00:37:08] **Gavin McClurg:** Yeah, that's a hard way too, Kony. You're not making things obsolete like Apple, where every phone you get, you've got to get a new charger and a new thing and a new remote and new headphones and, oh my God, drives me crazy.

[00:37:23] **Koni Schafroth:** No, we try to make the products as good as we can. It's maybe not good for business-wise, but that's how we work. I don't know. Well,

[00:37:29] **Gavin McClurg:** good for you. That's refreshing. Okay, well, let's switch to some of your flying. I wanted to ask, in all these 30 years you've been at this, have you had any accidents?

[00:37:44] **Koni Schafroth:** Yes, I had one three years ago, four. It's like always, it's a lot of factors that play a role there.

[00:37:54] I had a glider which was, before I always had gliders, that when you brake too much, the wing was going to bend before it would make a stall. And this new glider was just stalling over the whole wingspan, just was stalling back.

[00:38:12] This is one reason, and a reason was I was testing various, and then I wanted to land on top of a hill. And there's a rather large field. And I wanted to land on top of a hill. And I didn't, there have been some clouds and I didn't really look carefully because when I approached the field, then it was covered by cows. But you know, the real cows are horns. So it was not possible to land there. And the large field was in some kind of a lee, but since it's large, no problem. And then just before the field, there was some kind of a platform made of concrete. And so to land on a concrete platform is not a good idea when you're in a lee.

[00:39:03] So I tried, I had to avoid, I had to fly to the left side. On the left side there have been trees and the lee was stronger. And then I had a stall roughly two meters above ground and it was falling on my back.

[00:39:17] It was not good.

[00:39:18] **Gavin McClurg:** Did you break your back?

[00:39:22] **Koni Schafroth:** Yeah, it was just half broken, but I was very lucky. So I don't feel anything. Oh,

[00:39:26] **Gavin McClurg:** wow, great. Did you have a good proper harness with a big pad or was it just you just

[00:39:33] **Koni Schafroth:** landed or Alki? That helps.

[00:39:35] **Gavin McClurg:** No, no,

[00:39:35] **Koni Schafroth:** I had a good, I had a harness. And it really just was just different factors that led to this accident. And I was really embarrassed because before that I was flying without any accident for 30 years.

[00:39:48] **Gavin McClurg:** It's funny how the embarrassment comes in. It's an interesting emotional aspect to what we do. Or just a little tiny bit of complacency or just, you know, thinking about something else briefly. Or just doing something that you know you didn't need to do.

[00:40:05] **Koni Schafroth:** Yeah, and then that's too late. And

[00:40:07] **Gavin McClurg:** then it's too late? Exactly.

[00:40:09] **Koni Schafroth:** Yeah, yeah. I learned, what I've learned in 30 years is that paragliding is very, very difficult in fact. And my landing spots get bigger and bigger. And I still, after 30 years you can have, you know, you can have a lot of problems. You can learn new things about aerodynamics for example or about weather. Things you never would have thought it's possible but it happens.

[00:40:33] **Gavin McClurg:** Yeah. I

[00:40:34] **Koni Schafroth:** think paragliding is probably more dangerous than we think, than we believe. I

[00:40:40] **Gavin McClurg:** think that's probably 100%. I think that's for sure.

[00:40:45] **Koni Schafroth:** We've pushed the boundaries a bit too far. That's the issue.

[00:40:51] **Gavin McClurg:** Why? Why have we done that? What's pushing that? I

[00:40:56] **Koni Schafroth:** don't know. I think it's just to have more kilometers in the logbook at the end of the day I think. I think it's, this is the reason. I don't know.

[00:41:07] **Gavin McClurg:** Yeah. I would agree. I think there's a, you know, there's a really good side of something like X-Contest and there's a bit of a dark side as well. It's, you know, it's great to have the database. It's great to have the knowledge. It's fantastic to have the inspiration. Yeah. But it's also, there is a dark side there. There is a, you know, that's not really the reason. This has come up a lot lately. I'm not trying to be preachy in any means because I definitely fall into that category 100%. But it's a dangerous pursuit.

[00:41:44] **Koni Schafroth:** Yeah. It's just I think paragliding is dangerous and there's just some certain weather conditions where we simply shouldn't fly. The eagle can fly maybe but the others shouldn't.

[00:41:58] **Gavin McClurg:** That's right.

[00:42:00] **Koni Schafroth:** And this is the main problem I think.

[00:42:03] **Gavin McClurg:** Yeah, for sure. I think, you know, it's interesting. I asked a lot of the, we did this kind of, we did three shows after the X-Hops where I interviewed a lot of the participants and a lot of the athletes in it afterwards. And that came up a number of times that it is quite dangerous. But it's the least dangerous for Chrigel. He's the most relaxed. He's the most trained. He's the most calm. And when you watch him, especially when he gets out in front, he's having a lot of fun. He's not, he doesn't seem to be, is having to press it nearly as hard. Whereas the rest of the field is, they're sleeping less, they're pressing harder, they're pressing their bodies harder and harder to try to keep up.

[00:42:53] Yeah. So I think in the end, he's actually taking the least risk.

[00:42:59] **Koni Schafroth:** I think so because that's always the case when you're in front. You have to take less risk than the other ones.

[00:43:04] **Gavin McClurg:** Sure. Yeah. Sure. Sure. Well, we get to see him perform in his seventh this June. That will be fascinating as always. If you could rewind the clock to your 50-hour flying self, what would you tell that Tony? Knowing what you know now.

[00:43:25] **Koni Schafroth:** Be more careful, I would say. When I was flying on my own paragliders, learning to fly on my own paragliders, we had a lot of luck.

[00:43:41] I was 20 something, 22. So yeah. Nowadays, I see things completely different. But I'm much older.

[00:43:49] **Gavin McClurg:** Right.

[00:43:51] Did you say, do you have kids? No. But you mentioned your partner, Lisa, was that her name? Yes. And does she fly?

[00:44:02] **Koni Schafroth:** Yeah, she flies too. Yeah. Okay. She was flying in a tandem with me for more than 15 years and suddenly she said, okay, I want to learn it myself.

[00:44:12] **Gavin McClurg:** Wow. Were you a commercial tandem pilot for a while or just for fun?

[00:44:16] **Koni Schafroth:** No, no, never. No.

[00:44:17] **Gavin McClurg:** Okay. Wow. Interesting. I was going to say if you had kids, did that change your – well, let's talk about risk. How has your risk profile changed over the years?

[00:44:30] **Koni Schafroth:** It's getting less and less risky.

[00:44:32] **Gavin McClurg:** Yeah. Do you attribute that to age or knowledge or seeing accidents or all three?

[00:44:39] **Koni Schafroth:** I think it's all three. It's all three. It's just you learn more. You know more what can happen. You see things you wouldn't like to see and then you get older. You get older. I think you know that too. It's just when you get older, you think more and you simply take less risks. Hmm.

[00:44:59] **Gavin McClurg:** Well, let's end this on a super positive note. Best flight – best flying experience you've ever had and feel free to think about it for a while. I know we've all had many but is there something that pops to mind you can share?

[00:45:17] **Koni Schafroth:** There are a few of them. There's not just one.

[00:45:20] **Gavin McClurg:** Share more than one. We have plenty of time.

[00:45:25] **Koni Schafroth:** No. It's always absolutely great when you can fly over the glaciers and it's fun to see when everybody is chasing the valleys up and down. I'm trying to fly over the glacier to climb the Finster Aarhorn or whatever mountain. I'm trying to fly as high as possible. This is very, very emotional. It's really, really great. It's one thing. The other thing which can be very fun is we have been once on holidays in Mallorca and Lisa's kids wanted to have some fun. But there wasn't much.

[00:46:10] But we had the opportunity to rent a tandem. Wow. And then we were soaring along the coast with the tandem until sunset.

[00:46:21] **Gavin McClurg:** Wow. That was

[00:46:23] **Koni Schafroth:** really amazing because we didn't take anything with us. We never thought that there would be paragliding at this time of the year. But they flew and we could rent a tandem for little money and this was really, really great. It just came out of the blue.

[00:46:42] **Gavin McClurg:** Yeah. I've sailed around Mallorca. I can't remember. I think we flew. Would it be like the northeast side of the island? We flew from a little mountain but it wasn't on the coast. We flew over dirt. But was this the flight you did, one of these cliff kind of flights where you're over the water?

[00:47:00] **Koni Schafroth:** Yeah, yeah. It was one of those flights, yes.

[00:47:02] **Gavin McClurg:** Those are just magic. I had one of those. It was actually that picture from that went all over the place and outside magazine and stuff that Jody took. But I flew. I don't know.

[00:47:25] I'll

[00:47:26] **Koni Schafroth:** keep it for

[00:47:26] **Gavin McClurg:** you. I'll

[00:47:27] **Koni Schafroth:** keep it for you. I'll

[00:47:27] **Gavin McClurg:** keep it

[00:47:27] **Koni Schafroth:** for you. I'll keep

[00:47:27] **Gavin McClurg:** it for

[00:47:27] **Koni Schafroth:** you. I'll keep it for you. I'll keep

[00:47:28] **Gavin McClurg:** it for you.

[00:47:28] **Koni Schafroth:** I'll keep it

[00:47:28] **Gavin McClurg:** for you. I'll keep it for

[00:47:29] **Koni Schafroth:** you. I'll keep it for you.

[00:47:29] **Gavin McClurg:** I'll keep it for you. I'll keep

[00:47:30] **Koni Schafroth:** it for you.

[00:47:30] **Gavin McClurg:** I'll keep it for

[00:47:31] **Koni Schafroth:** you. I'll keep it for you.

[00:47:33] **Gavin McClurg:** I'll keep it for

[00:47:34] **Koni Schafroth:** you. I'll

[00:47:34] **Gavin McClurg:** keep it for you. I'll keep it for you. I'll keep it for you. I'll keep it for you. I'll keep it for you. I'll keep it for you. I'll keep it for you. spot and it was always too cross or too strong or too light or you know it has to be just right because otherwise you're going the ocean and finally on the last day we were there we got it right and it's still to this day and that was a long time ago that was 2009 i think 2010 and it's still one of the most memorable flights i've ever had i mean you just couldn't it was just perfect you didn't have to worry about going in the ocean and you're just flying flying over the atlantic ocean yeah next stop united states it was that was that was pretty special

[00:48:19] **Koni Schafroth:** when you go flying on the stories it's really special the problem is that when you go flying our stories and then you come back then you need holidays because you you meet the local guys and then three or four times it ends up at two o'clock in the morning and you're dead you you

[00:48:38] !

[00:49:08] **Gavin McClurg:** !!!!!

[00:49:39] you can give us a rating on itunes or stitcher or however you get your podcast that goes a long ways and helps spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way up to launch with your pilot friends i know a lot of interesting conversations have happened that way and of course you can support us financially this show does take a lot of time a lot of editing a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes cost so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a one-time donation to the show and we'll see you next time on the show

[00:50:17] and we'll see you next time on the show thank you for watching thank you for watching thank you for watching

[00:50:46] thank you for watching thank you for watching thank you for watching thank you for watching

[00:50:59] thank you for watching thank you for watching thank you for watching thank you for watching thank you for watching thank you for watching thank you for watching thank you for watching thank you for watching

[00:51:09] little video casts that we do and extra little nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show, but we feel like you should hear. We don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us,

then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime. And hopefully you're in a position someday to be able to support us. But you'll find all that on the website. All of you who have supported us or even joined our newsletter or bought CloudBase Mayhem merchandise, t-shirts or hats or anything, you should be all set up. You should have an account. You should be able to access all that bonus material now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support. And we'll see you on the next show. Thank you.

[00:52:04] Bye.

Français

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

Show notes

Koni Schafroth pratique le vol depuis plus de 30 ans, mais vous ne le trouverez pas à la poursuite de la distance ou en train d'essayer de gagner XContest. Koni pratique le vol libre pour la beauté et pour se connecter à l'émotion incroyable que procure le vol. Planer au-dessus des glaciers lors d'une journée parfaite ; des vols de minuit sous la pleine lune ; voler avec des amis ; et rentrer sain et sauf.

Le post Episode 130- Instruments and chasing beauty with Koni Schafroth est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:27] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. Pas d'annonces logistiques cette semaine, à part d'aller voter. Le temps presse. Les dates limites d'inscription ont déjà passé dans de nombreux États, alors assurez-vous d'être inscrits sur les listes électorales. Si vous n'êtes pas sûr ou si vous avez besoin d'aide pour voter, rendez-vous sur patagonia.com/elections, ils vous guideront pas à pas. Alors s'il vous plaît, faites-le. C'est important. Mon invité de la semaine est Coney Shafroth. C'est l'ingénieur et le concepteur derrière les Varios XC Racer, toute cette gamme de Varios qui sont les plus précis et sophistiqués du marché. Beaucoup, beaucoup de gens y sont passés maintenant, et vous verrez que la plupart des athlètes X-Alps les utilisent.

[00:01:17] Je les utilise depuis ma première course en 2015. Ceux-ci sont en version featherweight. Beaucoup des modèles Bluetooth sont simplement alimentés par énergie solaire. On n'a jamais besoin de les charger. Ils se déclenchent tout seuls. Il y a le Max, qui est totalement indépendant. Il possède un écran. C'est un vario qui vous donne tout, comme les anciens varios, mais avec beaucoup plus de précision. On parle de la différence, de ce qu'ils contiennent, de ce qui les distingue des autres varios, le point principal étant les accéléromètres et la différence avec un baromètre. On parle beaucoup de varios, mais aussi de comment mieux monter, de comment trouver le cœur. Il est incroyable. Il a une histoire passionnante. Il fait ça depuis longtemps. Il pratique le vol depuis plus de 30 ans. Il vient de Berne, en Suisse.

[00:02:02] Alors, l'Oberland bernois, l'un des endroits les plus incroyables au monde pour voler. C'est la partie du monde d'Interlaken, de l'Eiger, du Valais. Une zone assez incroyable pour voler en Suisse. On discute donc de sa façon de voler et de ce qu'il recherche. Il ne cherche pas les kilomètres. Il cherche la beauté, le vol au-dessus des glaciers et les vols de minuit. Et sa quête. Sa quête est assez pure. Et j'ai aimé ça. On parle un peu des dangers et des risques, d'un accident qu'il a eu en chemin et de ce qu'il en a appris. Et c'est une discussion vraiment sympa avec un ingénieur en mécanique très intéressant, encore un ingénieur qui s'est passionné pour le sport.

[00:02:48] Alors, sans plus attendre, place à cette conversation avec Kony Shaprock...

[00:02:59] Kony, c'est super de t'avoir avec nous. On a reçu énormément d'e-mails au fil des années parce que tu es le concepteur du XC Racer, que tout le monde connaît ici et que je suis un immense fan, et que je vais encore utiliser pour mon quatrième X-Alps qui aura lieu, incroyablement, en juin. Ça vient juste d'être annoncé. C'était assez excitant, mais c'est vraiment sympa de discuter avec toi de barres, de montée et de ton parcours assez considérable. Je voulais juste te remercier pour ça. Je ne savais pas que tu pratiquais depuis plus de 30 ans. Comment t'es-tu retrouvé dans tout ce délire ?

[00:03:32] **Koni Schafroth:** Je ne sais pas. Je suis un homme curieux et j'ai toujours eu beaucoup d'idées sur le vol. Je m'intéressais au vol depuis que j'étais enfant. Et quand j'avais 16 ans, j'ai commencé à apprendre à piloter des ailes sur un avion en bois, un K-8. Et ensuite, j'ai obtenu mon brevet de pilote... Et après ça, je suis allé à Zurich pour étudier le génie mécanique. Donc le vol n'était pas vraiment la priorité, plutôt faire la fête et d'autres trucs. Et puis, quand j'avais 22 ans, c'est là que le parapente a commencé. Et j'ai eu l'opportunité de voler avec un, c'était plutôt un parachute. Et je me suis dit, eh bien, ça peut être fait différemment.

[00:04:19] Et puis, près de chez mes parents, il y avait un gars qui fabriquait ses propres parapentes. Je crois que ça s'appelait Northails à l'époque. Je l'ai contacté et je lui ai dit : « Hé, je peux fabriquer un parapente qui vole bien mieux que ce que tu as. » Ils m'ont répondu : « Je ne te crois pas, mais tu peux essayer. » Alors j'en ai fabriqué le premier. Et il volait vraiment, vraiment mieux que les ailes qu'il avait. Mais pour être honnête, il a aussi eu beaucoup de chance de ne pas avoir d'accident grave. On a vraiment eu de la chance. C'est comme ça que tout a commencé.

[00:04:51] **Gavin McClurg**: C'était bien dans les années 80 ? Ouais. Je dirais fin des années 80, début des années 90 ?

[00:04:56] **Koni Schafroth**: Ouais, ouais. C'était en 87, 88, quelque chose comme ça, quand ça a commencé.

[00:05:02] **Gavin McClurg**: Combien de cellules avait ton premier aile ? Ça me fait toujours rire. Je pense qu'à cette époque, les ailes...

[00:05:08] **Koni Schafroth**: Je pense qu'il y avait environ 20, 20 ou 21 cellules. Et c'était la première aile avec laquelle on pouvait survoler le lac de Thoune. Vous savez, on pouvait décoller de Niesen, traverser le lac et atterrir de l'autre côté. C'était vraiment fantastique.

[00:05:23] **Gavin McClurg**: Wow. Alors, c'était quoi la finesse ? C'était genre quatre pour un ?

[00:05:27] **Koni Schafroth**: Non, non, non. C'était déjà de six pour un.

[00:05:29] **Gavin McClurg**: Vraiment ? Oh, wow. Ouais, ouais. Donc c'était une aile de haute performance pour l'époque.

[00:05:34] **Koni Schafroth**: Je ne volerais pas avec aujourd'hui. Mais oui, à l'époque, c'était une aile.

[00:05:38] **Gavin McClurg**: D'accord. Combien de personnes ont fini dans le lac à l'époque ?

[00:05:46] **Koni Schafroth**: Just moi, une seule fois.

[00:05:49] Parce qu'on avait, vous voyez, d'abord c'était mon frère qui volait au-dessus du lac. Ce n'était pas bon. C'était un problème. Ensuite, on avait une aile plus petite. Et le patron de la boîte a dit : « Oh, je veux savoir si la petite aile peut le faire aussi. » Et là, j'ai décollé de Nissen. C'était l'époque où on n'avait pas vraiment d'instruments de vol. On n'avait aucune idée. Mais on partait juste voler. Et là, j'ai eu l'impression que, eh bien, la finesse n'était pas si bonne. Je n'allais pas y arriver parce qu'il y avait trop de vent de face. Et le gars a dit : « Non, non, non, non, non. Tu es bien au-dessus de la montagne. Ça marche. » Ce qu'il ne m'a pas dit, c'est qu'il traversait le lac avec son bateau à moteur jusqu'à l'autre côté. Juste au cas où. Juste au cas où. Alors, bien sûr, j'étais bien plus haut que le sommet de Nissen à ce moment-là. Et puis, à la fin, j'ai atterri dans le bateau. Super. Ce qui était, ouais, mais c'est facile.

[00:06:35] Il n'y avait tout simplement pas de vent. C'était ouvert, je crois, quand on l'a fait. Et c'est facile. Mais après, vous avez eu l'idée stupide de devoir me remorquer jusqu'au rivage. Ce n'était pas une bonne idée.

[00:06:48] **Gavin McClurg**: Tu veux dire avec l'aile encore en l'air ? Donc tu as atterri et tu as commencé à accélérer ? Ah, fantastique.

[00:06:52] **Koni Schafroth**: Ouais, ouais. Tu

[00:06:54] **Gavin McClurg**: a commencé à accélérer

[00:06:54] **Koni Schafroth**: et vous pouvez imaginer la suite. Pas très bon.

[00:06:58] **Gavin McClurg**: Et est-ce que ton frère vole encore ?

[00:07:02] **Koni Schafroth**: Oui, mais il n'a pas beaucoup d'occasions parce qu'il a déménagé aux Pays-Bas, ce qui n'est pas idéal pour le vol. Mais on peut y voler.

[00:07:09] **Gavin McClurg**: Ouais. Les dunes. Mon prochain invité sera Ferdi, vous savez, Van Shelven, qui s'en est très bien sorti. Il a pris une année sabbatique l'an dernier. Il s'est accordé un peu de repos et il traînait avec Tom de Dorlodot pendant la course, juste pour voir s'il allait vraiment le regretter, ce qui était le cas. Du coup, il a postulé à nouveau. Et il est aussi, il est toujours un adversaire à battre. Il sera donc dans le prochain épisode. Mais il vient des

Pays-Bas et il s'en sort plutôt bien en vol en montagne. Ils doivent donc trouver une solution.

[00:07:38] **Koni Schafroth:** Non, tu ne peux pas. En fait, j'ai déjà volé une fois aux Pays-Bas. C'est une histoire drôle. J'étais allé voir mon frère. Et puis Lisa, ma femme, voulait aller à la mer pour se promener. Et mon frère et sa femme ont fait la proposition d'aller marcher dans les dunes. On marchait là-bas dans les dunes, peut-être pendant, je ne sais pas, une demi-heure environ. Et soudain, je vois quelque chose de rouge. Juste un bref aperçu, quelque chose de rouge est apparu puis a disparu. Bizarre, c'est quoi ? Et puis quelques secondes plus tard, ça réapparaît. C'était une aile. Et là je me suis dit, d'accord, ça pourrait être sympa de voler là-bas dans les dunes. Et puis je n'ai pas réussi à convaincre mon frère de voler avec, de demander à un gars si je pouvais voler ou utiliser une aile. Alors il n'a rien voulu faire.

[00:08:24] Alors j'ai dit, d'accord, je vais essayer moi-même. Et vous pouvez imaginer, il y a les experts néerlandais, les gars qui savent vraiment comment piloter sur une dune. Un gars arrive avec un jean sale, une veste en cuir, il a l'air un peu, je ne sais pas, pas très frais. Il s'approche du premier et lui demande : est-ce que je peux prendre ton aile ? Et il me regarde et : oui, si tu veux essayer, tu peux essayer. Je suis sûr qu'il était convaincu qu'il ne pourrait pas la prendre. Qu'il ne pourrait pas décoller. Mais l'histoire c'est que ce n'était pas si difficile parce qu'il y a un endroit en Suisse où nous allons souvent faire du vol plané en hiver. Donc j'étais assez habitué. Et puis j'ai juste, ouais, tu gonfles l'aile, tu gonfles l'aile. Et puis mon frère m'a poussé sur la dune et je volais là, d'avant en arrière.

[00:09:11] Et avec un peu de vent, l'aile était presque en décrochage. Et avec un angle d'attaque un peu plus bas, elle s'effondrait. Du coup, j'ai volé pendant quelques minutes. Ouais, ouais. Très dangereux. J'ai volé quelques minutes, puis j'ai atterri et j'ai dit : « Hé, avec cette aile, s'il vous plaît, ne volez plus jamais avec. Il y a quelque chose qui ne va pas. » Et je lui ai demandé son adresse parce que je me suis dit, enfin, ce serait une bonne idée de lui envoyer un mini-tube puisqu'il avait été si sympa de me laisser voler. Et puis une semaine plus tard, il m'a envoyé un e-mail en disant : « Oh, merci beaucoup d'avoir volé avec mon aile. J'ai dû la régler après. Elle était complètement déréglée. Vous avez raison, c'était très dangereux de voler avec. Je pense que c'était 15 centimètres, l'écart le plus long par rapport à moi. »

[00:09:59] **Gavin McClurg:** Oh, ouais,

[00:10:00] **Koni Schafroth:** Ouais. C'était un peu décalé. Ouais, ouais, ouais, ouais. C'était sympa.

[00:10:06] **Gavin McClurg:** J'ai en fait vendu pas mal de mes ailes de compétition à des pilotes aux Pays-Bas parce qu'apparemment, vous savez, il y a pas mal de vent et c'est dans le sable. Elles s'usent pas mal parce qu'on vole beaucoup. C'est dans le sable et les dunes. Du coup, ils veulent juste des ailes vraiment rapides, mais ils s'en fichent pas trop si elles sont vieilles ou si les lignes sont mauvaises. Tant qu'elles sont, vous savez, relativement en forme et qu'elles sont rapides, alors ils peuvent – ça a l'air d'être le genre d'aile parfaite pour là-bas parce qu'on peut juste – on peut voler avec un peu plus de vent parce qu'elles sont bien rapides. Et ça a l'air plutôt sympa.

[00:10:40] **Koni Schafroth:** Je préfère la neige.

[00:10:44] Ouais, absolument. Ouais,

[00:10:46] **Gavin McClurg:** Absolument. Parce que

[00:10:46] **Koni Schafroth:** la neige est souple si vous faites une erreur. Vous pouvez vous écraser. Vous pouvez vous écraser dans la neige. Si vous avez un mètre de neige poudreuse, il ne se passe rien. Si vous avez du sable, là, c'est une autre histoire.

[00:10:55] **Gavin McClurg:** Ouais, exactement. Non, c'est très, très indulgent. Je pense que c'est de ça que Chrigel parle toujours. C'est l'une des raisons pour lesquelles il est devenu si doué pour gérer beaucoup de vent : il va simplement dans la neige parce qu'on peut se rater.

[00:11:07] **Koni Schafroth:** Ouais, exactement. Ouais.

[00:11:09] **Gavin McClurg:** Ouais. Et ça – c'est un peu ton secteur. C'est là que tu évolues. Tu habites à Berne. Est-ce que tu es – tu es originaire de Berne ou c'est juste la région d'où tu viens ?

[00:11:19] **Koni Schafroth:** Non, je suis né à Berne, puis la famille a déménagé à Thoune. C'est là que les autres sont. J'ai grandi à Thoune. Ensuite, je suis allé à Zurich pour étudier le génie mécanique à l'ETH de Zurich. Et après, je suis retourné à Berne.

[00:11:36] **Gavin McClurg:** Tu avais un autre ingénieur dans l'aviation. C'est un sujet qui revient souvent dans l'émission. On dirait que ce sport attire vraiment votre genre – un esprit d'ingénieur, que je n'ai pas. Je fonctionne beaucoup plus à l'instinct. Mais c'est intéressant de voir le nombre d'ingénieurs en mécanique et le nombre d'ingénieurs dans le sport.

[00:12:00] **Koni Schafroth:** Ouais. Je pense que normalement, les ingénieurs ne sont pas des gens très émotifs. Et le parapente, c'est uniquement une question d'émotions en fait. Et je pense que c'est une bonne façon de ressentir de belles émotions. Je pense que c'est pour ça que c'est très attirant pour les ingénieurs. Ou les programmeurs, ou ce genre de personnes.

[00:12:23] **Gavin McClurg:** C'est intéressant. Je n'avais pas vu les choses sous cet angle auparavant. Donc ça permet d'accéder à une partie de votre cerveau qu'il n'est pas très naturel d'explorer.

[00:12:31] **Koni Schafroth:** Ouais, je pense que oui. C'est peut-être le cas.

[00:12:33] **Gavin McClurg:** Intéressant.

[00:12:35] Tu m'as dit avant qu'on commence à discuter que ta véritable passion pour ce sport, maintenant qu'on dépasse les 30 ans, n'a jamais vraiment été — ou peut-être l'a été à un moment donné — ce genre de course aux kilomètres, ce qui est le cas pour beaucoup de gens. Ils s'y mettent et c'est juste incroyable. Ils sont bluffés et puis ils se lancent dans cette recherche sans fin de toujours plus, toujours plus, toujours plus. Ce n'est pas ce qui te motive.

[00:13:02] **Koni Schafroth:** Non. Non, pas du tout. C'est juste que j'aime sa beauté.

[00:13:09] Ça peut être un vol court. Ça peut être un vol long. Ça peut être un vol de 4 000 mètres au-dessus des glaciers. Ça peut être du vol à voile à minuit ou après minuit, dans la neige profonde. J'aime tout ça. Ou aller vers la mer, planer le long de la côte. C'est juste quand c'est beau, quand c'est agréable, c'est ce que j'aime. Je n'ai rien à prouver. Donc je n'ai pas besoin de compter les kilomètres ou quoi que ce soit. Ce n'est pas mon style.

[00:13:33] **Gavin McClurg:** Est-ce que ça a été... est-ce que tu es très passionné par ça ? Est-ce que tu as gardé cette passion pour le sport depuis le début ou est-ce que ça va et ça vient ?

[00:13:43] **Koni Schafroth:** Non. Je pense que c'est resté. C'est juste que... si je ne peux pas aller voler pendant deux ou trois semaines, je deviens un peu nerveuse. Ce n'est pas bon. Je pense que vous le savez.

[00:13:55] **Gavin McClurg:** Oui, oui, en effet.

[00:13:57] **Koni Schafroth:** Ouais, mais quand je peux voler, tout va bien.

[00:14:01] **Gavin McClurg:** Comment le vol a-t-il changé ta vie ?

[00:14:06] **Koni Schafroth:** Je pense que ça rend les choses un peu imprévisibles par rapport à un travail de bureau. Quand on a un boulot de bureau, on sait plus ou moins ce qui va se passer. Et puis, quand on fait du parapente, on ne sait jamais ce qui va arriver.

[00:14:21] Je suis plutôt sûre que je vais rentrer en un seul morceau. Mais on ne sait jamais où ça va finir. Si c'est un long vol, ça peut être un court vol. Si tu voles loin, si tu voles haut, on ne sait jamais. Et ça apporte une sorte d'aventure, une sorte d'imprévisibilité à la vie quotidienne. Ça la rend plus intéressante. C'est difficile à expliquer. Peut-être que tu comprendras. Je ne sais pas.

[00:14:54] **Gavin McClurg:** Non, ça ne... ce n'est pas difficile du tout. Tu l'as très bien expliqué. Quand tu prévois tes aventures en vol, est-ce que c'est genre, « Oh, c'est une bonne journée, je vais juste voir ce qui se passe » ? Ou est-ce que tu as un objectif ?

[00:15:12] **Koni Schafroth:** Ça dépend. Quelques fois par an, je vais à la pêche.

[00:15:19] Et l'objectif est toujours de voler le plus loin possible vers Berne. Mais jusqu'à présent, il n'était pas possible de le faire complètement.

[00:15:29] Ouais, parfois j'ai des objectifs. Parfois, je m'en fiche — je m'en fiche complètement. Je vole, c'est tout. Et très souvent, je fais des tests. Donc, si ce n'est pas pour le plaisir, on teste du matériel et des logiciels. C'est donc complètement différent. Ouais. Ouais. Ouais. C'est juste pour rester en l'air pendant trois heures pour voir si le code est fiable et cohérent. C'est différent.

[00:15:56] **Gavin McClurg:** Et est-ce que ton job maintenant est exclusivement XC Racer, ou est-ce que tu as toujours ton emploi à côté, comme une activité secondaire ?

[00:16:06] **Koni Schafroth:** Tu as raison. Maintenant, XC Racer me prend beaucoup trop de temps. Il est impossible d'avoir un autre boulot à côté de XC Racer.

[00:16:14] **Gavin McClurg:** Eh bien, c'est une bonne chose quand même. Comme ça, tu peux poursuivre quelque chose qui ne t'intéresse pas forcément, mais pour lequel tu es vraiment passionné. C'est sympa.

[00:16:21] **Koni Schafroth:** Ouais, c'est sympa. Mais en réalité, ça demande énormément de travail et personne n' imagine à quel point. C'est vraiment... on essaie de créer un produit qui soit aussi fiable que possible et aussi simple que possible. Et c'est ça qui rend les choses si compliquées. Bien sûr. C'est là le problème principal.

[00:16:42] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais. C'est comme ce que disait Yvon Chouinard : la chose la plus difficile au monde, c'est de simplifier sa vie.

[00:16:47] **Koni Schafroth:** Ouais. Ouais. C'est un peu ça. C'est vraiment un gros effort. On a développé des robots, par exemple, pour la production. On en a maintenant – il y en a combien ? Six, je crois. On a six robots différents qu'on utilise pour la production.

[00:17:04] **Gavin McClurg:** Vous voulez dire des robots pour les assembler ?

[00:17:08] **Koni Schafroth:** Pour les assembler ? Oui. Waouh. Waouh. Enfin, ce ne sont pas des robots compliqués. Mais il faut les développer et personne ne le sait. Et on ne les montre pas parce qu'on n'en a pas envie. On ne veut pas que la concurrence sache ce qu'on fait. Mais il y a énormément de choses que le client ne voit pas. Donc c'est vraiment, vraiment chronophage.

[00:17:28] **Gavin McClurg:** Je n'arrive même pas à imaginer tout ce qu'il y a derrière le... enfin, d'accord. Revenons à la genèse. Comment as-tu décidé de te lancer dans ce projet ?

[00:17:43] **Koni Schafroth:** Comme je l'ai dit, je suis curieux. Et j'aime faire du sport. Il y a quelques années, pendant Pâques, je voulais aller skier. Les prévisions météo étaient si mauvaises que j'avais désespérément besoin de faire quelque chose. Et puis, je suis tombé sur un kit de démarrage Arduino. Arduino est une sorte de microprocesseur, un environnement de microprocesseur simplifié. J'ai acheté un tel kit de démarrage. Et là, j'ai commencé à bricoler. La première LED a clignoté. Ensuite, j'ai fait clignoter la LED du carburant. Et Lisa demandait toujours : « À quoi ça sert ? ». À l'époque, je travaillais de 10h à 22h. Je le fais toujours sur le projet de montre. Et après quelques jours, j'ai eu l'idée : « Oh, je pourrais m'en servir pour fabriquer des instruments de mesure pour mon projet de montre ».

[00:18:34] Et c'est comme ça que ça a commencé. J'ai toujours dit que les instruments, avec ce décalage temporel, c'est quelque chose que je n'aimais pas parce que ce n'est pas intuitif. C'est comme quand tu es dans une voiture sur l'autoroute. Tu sais que la sortie arrive. Et deux secondes avant la sortie, tu dois tourner le volant d'environ 30 degrés. Et puis, une ou deux secondes plus tard, les roues tournent enfin. Je ne sais pas. C'était il y a quelques années. Et je n'aimais pas ça. J'ai toujours essayé de convaincre un ami qui travaillait dans la startup de construire ça. Mais il n'a jamais voulu. Et avec le kit de démarrage Arduino, ce n'était pas si compliqué. Il y avait un capteur de pression et j'ai commencé à bricoler.

[00:19:19] Rien n'était prévu. C'est juste... Et

[00:19:21] **Gavin McClurg**: donc les premiers... Ouais, d'accord. Entrons un peu dans le côté technique. Qu'est-ce qu'un accéléromètre ?

[00:19:29] **Koni Schafroth:** Un accéléromètre est un petit appareil qui mesure l'accélération.

[00:19:38] **Gavin McClurg:** Et qu'est-ce qui différencie ça d'un baromètre ?

[00:19:43] **Koni Schafroth:** Un baromètre est un capteur de pression. Et comme vous pouvez l'imaginer, quand on mesure la pression, il y a toujours une sorte de bruit sur le signal. Ça veut dire que si vous mesurez la pression, puis que vous la mesurez à nouveau très peu de temps après, vous obtiendrez un résultat différent. Donc, ce signal est instable. Quand on fait la moyenne, c'est très, très stable. Très, très précis. Mais ce bruit... il faut filtrer le bruit. Et quand on filtre le bruit... quoi que vous fassiez, il y a toujours un décalage temporel. Parce que vous faites une sorte de moyenne ou peu importe l'algorithme de suivi de terrain que vous utilisez. Ça finit toujours par donner un genre de délai. Et c'est pour ça qu'un baromètre avec seulement un capteur de pression a toujours un décalage temporel.

[00:20:36] **Gavin McClurg:** Alors, quand j'ai commencé à voler avec le XC Racer, j'ai tout de suite... Et c'était votre première édition. C'était il y a longtemps. Vous savez, le plus grand. Sans le solaire. Et dès la sortie de boîte, je l'ai adoré. Mais j'avais l'impression qu'il était tellement rapide. Il ressentait l'air aussi vite que je pouvais le ressentir. Et j'étais habitué à voler avec mon 60-30, vous savez, mon fly tech. Ce qui, comme vous l'avez dit, mesure les choses différemment. C'est donc plus un système de moyenne, si j'ai bien compris, plutôt que quelque chose d'immédiat. Oui. Et donc j'ai récupéré le fichier de configuration d'un pilote de PWC, que j'ai maintenant partagé avec des centaines et des centaines de personnes.

[00:21:22] Parce que je l'ai mentionné plusieurs fois dans l'émission. Est-ce qu'on se trompe ? Est-ce qu'on ne devrait pas l'atténuer ? Devrions-nous apprendre à piloter avec l'appareil configuré tel quel, comme vous nous l'envoyez ? En d'autres termes, devrions-nous apprendre à piloter en temps réel ?

[00:21:39] **Koni Schafroth:** Je dirais ça. Ouais, je dirais ça. Parce que le Xe Tracer indique exactement ce que vous ressentez. Parce que quand vous sentez une accélération, il bipé. Ou quand la thermique s'arrête, la barrière arrête de bipé immédiatement.

[00:21:58] C'est donc un retour immédiat. Il faut s'y habituer. Parce que quand on vole avec une vieille barrière pendant 10 ou 20 ans, on peut avoir quelques problèmes. C'est comme le mariage : on s'y habitue. Il y a ses bons côtés, ses avantages, mais aussi ses inconvénients. Mais on finit par s'y habituer. Et oui, je pense que c'est ça. Il faut vraiment essayer de supprimer le facteur d'amortissement autant que possible. Vous pouvez en laisser un tout petit peu.

[00:22:25] Mais réduisez le facteur d'amortissement autant que vous pouvez.

[00:22:30] **Gavin McClurg:** Alex Roby, je l'ai reçu dans l'émission il y a quelque temps. C'était juste après la dernière course. Et il finit toujours dans le top cinq du X contest à la fin de chaque année. Et il fait des trucs juste incroyables. Ça nous motive. Ça va...

[00:22:47] **Koni Schafroth:** nous motiver. Ils vont

[00:22:47] **Gavin McClurg:** nous motiver. Ils vont nous motiver. Ils vont nous motiver. Ils vont nous motiver. Ils vont nous motiver. Ils vont nous motiver. Ils vont nous motiver. Ils vont nous motiver. Ils vont nous motiver. Ils vont nous motiver. Ils vont nous motiver. Ils vont nous motiver. Ils vont nous motiver. juste parce que c'est tellement immédiat, c'est tellement rapide. Donc, c'est intéressant. Si je, peut-être, si je réduis doucement mon amortissement, alors je vais m'améliorer en termes de vol, en termes de montée. Désolé.

[00:23:23] **Koni Schafroth:** Je pense que oui. Ouais.

[00:23:25] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce que vous recommanderiez aux pilotes qui, enfin, il faut remonter loin en arrière parce que ça fait 30 ans pour vous, mais aux pilotes qui débutent dans le sport, qui apprennent sur leur aile ENA et qui commencent juste à s'attaquer à la partie thermique de la journée. Que leur conseilleriez-vous pour apprendre à utiliser les thermiques ?

[00:23:55] **Koni Schafroth:** C'est difficile à dire. Ça dépend de la barrière qu'ils ont. Normalement, l'instructeur leur dit que tu voles dans une thermique, ça accélère. Donc, tu ne vas pas pouvoir voler dans une thermique. Tu ne vas donc pas savoir que tu montes. Et puis après une seconde ou deux, ça commence à biper et alors tu attends deux secondes, tu viens à 21, 22, et là tu tournes à gauche ou à droite. Et c'est une barrière conventionnelle. Quand on a un ratio de sortie, on peut juste attendre que ça bipe moins et alors on peut faire le virage. Le fait que ce que je ressens avec une barrière conventionnelle, ce que mon corps me dit et ce que la barrière me dit n'est jamais, n'est jamais la même chose. Du coup, j'ai toujours dû juger : est-ce que c'est la barrière qui est correcte ou est-ce que c'est moi qui suis correcte, ou alors c'était quoi ?

[00:24:43] C'est pas agréable de voler comme ça. Et quand tu as une barrière comme le ratio de sortie, tu n'as pas besoin de juger parce que ce que la barrière te dit, c'est ce que tu ressens. C'est cohérent.

[00:24:55] **Gavin McClurg:** Ouais, je peux le confirmer, tu sais, cent fois sur cent. C'est juste que, tu sens cette petite secousse dans la fesse gauche et ça,

[00:25:04] **Koni Schafroth:** c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est,

[00:25:04] **Gavin McClurg:** c'est, c'est,

[00:25:04] **Koni Schafroth:** ça, ça, ça, ça, ça, ça, ça, ça, ça, ça, ça, ça, ça indique

[00:25:04] **Gavin McClurg:** au même moment où tu sens juste un petit choc sur ta fesse gauche.

[00:25:10] Je prépare une émission. On appelle ça des émissions « posez-moi vos questions ». L'une des questions reçues — je n'ai pas encore enregistré l'émission, on fera ça plus tard, mais je vais vous donner celle-ci — vient d'un pilote débutant qui disait : « Vous savez, je commence vraiment à bien sentir les thermiques. Je comprends. Et je commence à me dire : d'accord, celui-là est plus à ma gauche ou celui-là est à ma droite, je vais tourner dans cette direction. Mais très souvent, je me fais dépasser en montée. » Donc la question était : comment trouver le cœur ?

[00:25:43] **Koni Schafroth:** Ce que je vois normalement quand les gens se font dépasser en montée, c'est qu'ils font des cercles trop larges. C'est le problème principal. Ils n'osent pas faire des cercles plus serrés. Alors, ce que vous pouvez essayer, c'est d'attendre que le vario bipe moins, puis de faire un virage. Et vous le trouverez assez vite.

[00:26:10] **Gavin McClurg:** Et si on tourne dans la mauvaise direction au début ?

[00:26:14] **Koni Schafroth:** Oh, alors vous sortez de la thermique. C'est très simple.

[00:26:18] **Gavin McClurg:** Mais est-ce que vous recommandez aux gens de rester sur cette virage, de l'élargir et de revenir sur le suivant ? Ou de changer immédiatement et de dire que si vous alliez à gauche, vous changez tout de suite pour aller à droite ?

[00:26:31] **Koni Schafroth:** Ça dépend. Je ne peux pas dire. Ça dépend de la situation. Ça dépend de l'endroit où vous vous trouvez. Quand l'aile a déjà pris beaucoup de vitesse, beaucoup d'énergie, alors il vaut mieux continuer le virage.

[00:26:43] Si vous hésitez beaucoup, je pense qu'il vaut mieux continuer le virage. C'est difficile à dire. Ça dépend. Est-ce qu'il y a d'autres pilotes en vol ? Est-ce que la montagne est proche ? Il y a énormément de facteurs qui entrent en jeu dans la décision.

[00:26:57] **Gavin McClurg:** Le vent est aussi un facteur important.

[00:27:00] Koni, quand vous dites que vous faites beaucoup de choses, des tests et des peaufinages, vous venez de sortir le MAX, qui est un peu la référence absolue des barres aujourd'hui. Il n'y a aucun doute là-dessus. Comment ces produits peuvent-ils continuer à s'améliorer ? Qu'essayez-vous d'optimiser à ce stade ?

[00:27:28] **Koni Schafroth:** Ce sont des choses différentes. On essaie de... On essaie constamment d'améliorer la qualité de nos produits.

[00:27:38] parce que quand on reçoit un barrio pour le service après-vente, c'est toujours une galère. C'est une chose qu'on essaie de gérer. L'autre chose, c'est d'améliorer la production pour pouvoir fabriquer plus de barrios en même

temps. Ensuite, on essaie de les rendre plus fiables, pour obtenir une meilleure réception GPS, de meilleures données. On essaie constamment d'améliorer l'algorithme de fusion des données des capteurs. On essaie d'améliorer l'estimation du vent, par exemple. Ce sont juste de petites améliorations ici et là. Quand on a quelque chose de nouveau, on le met simplement à disposition des pilotes.

[00:28:20] **Gavin McClurg:** Parlez-moi du FLARM, parce que ce n'est pas quelque chose de très répandu aux États-Unis. Vous avez peut-être suivi l'actualité. On vient de mener une énorme opération de recherche et de sauvetage pour Kiwi. Il y avait beaucoup de gens intéressés par le sujet. Il y a eu beaucoup de discussions pendant que cela se passait. Puis, après qu'il a été retrouvé, on a discuté de la manière dont on pourrait améliorer nos instruments et notre capacité à envoyer et recevoir des informations utiles au monde extérieur, surtout parce que nous volons très souvent dans l'Ouest américain, où nous n'avons pas de service cellulaire là où nous volons, ou du moins de très grandes zones sans couverture. Parlez-moi du FLARM. C'est dingue. C'est précieux, surtout en Europe.

[00:29:06] Qu'est-ce que ça permet... Quel est le gain en sécurité avec le FLARM ?

[00:29:13] **Koni Schafroth:** Le truc, c'est qu'en Europe, on a beaucoup de trafic dans les airs. On a beaucoup d'ailes, beaucoup d'hélicoptères, beaucoup de petits avions à moteur.

[00:29:29] FLARM a été initialement développé comme un système anti-collision pour les ailes. Parce que les ailes sont blanches, les nuages sont blancs, et il est très difficile de les repérer. Et s'ils volent à grande vitesse, 150, 200 km/h sous un nuage, donc s'ils s'approchent l'un de l'autre à 30, 40 mètres par seconde, voire plus à 50, il peut être très difficile de repérer l'autre aile. Et il y a eu pas mal d'accidents où des ailes se sont percutées et quand une aile entre en collision, alors c'est presque toujours au moins une qui va... Et c'est pour ça que FLARM a été développé. Et au début, c'était juste pour les ailes. Et maintenant, comme je l'ai dit, c'est aussi utilisé par les hélicoptères et par les avions à moteur.

[00:30:18] Et maintenant, nous l'utilisons aussi pour le parapente. Et pour le parapente, il y a deux effets.

[00:30:26] Avec la balise FLARM, je peux me rendre visible pour les pilotes d'aile, ou pour les pilotes d'hélicoptère, ou peu importe. Ils savent donc que je suis là. Même s'il y a un nuage entre nous, ils me verront à une distance de quelques kilomètres. C'est donc un aspect. C'est juste l'aspect sécurité d'être vu, même si la visibilité n'est pas si bonne. Quand on vole sous un nuage, la visibilité peut être très mauvaise, mais l'aile saura que vous êtes là. C'est un aspect. Et l'autre aspect, c'est qu'avec notre FLARM, on peut aussi voir. On peut voir où se trouvent les autres. On peut voir où sont les autres parapentes ou deltas. Et on peut utiliser ça comme une fonction de groupe quand on vole en équipe, on peut voir, oh, celui-là vole juste à deux kilomètres sur ma gauche.

[00:31:19] ou à 10 kilomètres devant, peu importe. Vous les voyez. Et la troisième fonctionnalité, qui peut être très utile, est

[00:31:28] le MAX ne s'éteindra pas automatiquement. Vous devez l'éteindre vous-même. Et la raison est qu'il enverra, tant qu'il reste un peu de batterie, un signal FLARM deux fois par seconde. Et cela pourrait servir au suivi dans le pire des cas, si vous avez un accident.

[00:31:51] **Gavin McClurg:** Est-ce que le FLARM serait aussi précis que, disons, un LiveTrack 24 quand les appareils ont du réseau cellulaire ? Est-ce que c'est le même niveau de précision ? Meilleur ou moins bon ?

[00:32:04] **Koni Schafroth:** Je ne connais pas l'autre, mais la précision qu'on a est de quelques mètres. Donc ça peut être très précis. Ce n'est pas le problème.

[00:32:10] **Gavin McClurg:** Oh, wow. Incroyable. Vous savez, lors des trois derniers X-Alps, vous avez créé un fichier de configuration pour nous tous qui nous a permis de l'utiliser comme tracker IGC quand on est au sol. C'est donc une fonctionnalité de secours supplémentaire, et c'est tout simplement incroyable. Et la version solaire, la mini, a été, vous savez, ça a demandé beaucoup de travail. Je veux dire, je n'ai jamais besoin de la charger. Elle tient éternellement. Alors, pour la course, ou quand on a tout ce matériel à charger, ce genre de chose est vraiment précieux. Évidemment, la nuit, on va la mettre en charge juste par sécurité, mais je ne crois pas avoir jamais... enfin, tout cet été, j'ai volé avec ma mini tout l'été. Je ne l'ai jamais chargée une seule fois.

[00:32:53] **Koni Schafroth:** Ouais, comme je l'ai dit, on essaie constamment d'améliorer nos produits.

[00:33:00] On est de bons ingénieurs, mais pas de bons vendeurs. Vous pouvez le voir sur notre site web. Ouais, et c'est difficile à expliquer. On a, ouais, comment dire ? On a une certaine façon de faire les choses. Tout d'abord, on essaie de sourcer autant de choses que possible en Suisse. Par exemple, pour le Max, le verre vient de Suisse. Le moulage par injection du plastique est fait en Suisse. Le fabricant de PCB est en Hongrie. Et le montage des composants sur le PCB est fait en Suisse. L'assemblage est fait en Suisse. On essaie donc de faire autant de choses que possible avec des fournisseurs locaux, tant que c'est, tant que c'est, enfin, tant que c'est abordable.

[00:33:50] Alors, on essaie d'éviter d'acheter des trucs en Chine pour deux raisons. La première, c'est qu'il est bien d'avoir la production locale. Et la deuxième, c'est que ça n'a pas de sens d'acheter quelque chose à 10 000 kilomètres de là pour que ce soit juste transporté ici. C'est juste, je sais, c'est une certaine façon de faire des affaires. On essaie juste de faire une entreprise honnête. On n'essaie pas de vendre le maximum de produits possible. On fait juste, quand vous avez un client, par exemple, une voiture de sport qui vient nous voir et un client potentiel qui est très enthousiaste et bla, bla, bla, bla. Et puis à la fin, il s'avère qu'il fait du paramoteur. Alors on lui dit : d'accord, on peut vous vendre un XC Racer, mais ça n'en vaut pas la peine parce que vous n'aurez pas besoin d'un vario instantané pour faire du paramoteur.

[00:34:42] Ça n'a pas de sens. Allez voir les concurrents, vous pourrez acheter un vario moins cher là-bas. C'est mieux pour vous, c'est tout. Et la raison, c'est d'abord qu'on le pense vraiment. Ça n'a pas de sens de vendre un produit à quelqu'un qui ne sait pas, qui ne sait pas comment s'en servir. C'est le premier point. Et le deuxième, c'est qu'on reverra le même gars un an plus tard, et il ne sera pas content de nous voir parce qu'il dira : « Eh bien, vous m'avez vendu quelque chose qui est trop bien pour moi. »

[00:35:14] Non, c'est vrai.

[00:35:15] **Gavin McClurg:** Ce n'est pas la même chose. Non, je comprends. Je comprends. Ouais, c'est marrant de se dire que quelque chose est trop bien pour quelqu'un, mais dans le monde du paramoteur, je comprends tout à fait. C'est logique.

[00:35:23] **Koni Schafroth:** Ouais, ça n'a pas de sens. C'est ce que j'ai dit. C'est peut-être pas la même chose. Peut-être un peu différent. Je ne sais pas. On veut juste faire des affaires honnêtes. Et par exemple, on a lancé le Xe Tracer 2. Et quand on a lancé le Xe Tracer 2, Krikkel volait avec des prototypes du Mini 2 GPS, les premiers X-Opes. Je ne sais pas si vous avez vu ça. Ouais, bien sûr. Mais on n'était pas sûr à 100 % que le panneau solaire soit vraiment assez performant pour charger tout le vario. Alors on s'est dit, d'accord, on ferait mieux de faire le produit plus grand, même s'il est plus gros que chez certains concurrents. Mais là, on sait que le panneau solaire chargera le vario et que ça fonctionnera. Et dès qu'on sera vraiment sûrs que le Mini fonctionne bien aussi avec le panneau solaire, alors on sortira le Mini, pas avant.

[00:36:14] **Gavin McClurg:** Et est-ce qu'il y a... c'est juste par curiosité, parce que j'ai encore celui-là. Et je l'ai sur mon kit de compétition. Et j'utilise le Mini 3 sur mon kit de marche et vol, juste pour ne pas avoir à les alterner. Je sais que c'est dingue, mais c'est pratique. Ça m'évite d'oublier quelque chose. Mais est-ce qu'il y a, est-ce que je rate quelque chose avec ça ? Je veux dire, en termes de, vous savez, chacun est un peu meilleur, mais en termes de son et de précision, y a-t-il une raison majeure de passer à la version supérieure si on a l'un des anciens modèles ?

[00:36:47] **Koni Schafroth:** Non, non, pas du tout. Il n'y a pas besoin de ça. Si on a un nouveau code ou une nouvelle fusion de données de capteurs qui tourne aussi sur les vieux Varios, alors oui, on le sort pour les vieux Varios. Les capteurs ne sont pas si bons, mais la plupart du temps, on ne sent pas la différence.

[00:37:08] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est aussi une approche difficile, Kony. Tu ne rends pas les choses obsolètes comme Apple, où à chaque nouveau téléphone, tu dois prendre un nouveau chargeur, un nouveau truc, une nouvelle télécommande, de nouveaux écouteurs et, oh mon Dieu, ça me rend dingue.

[00:37:23] **Koni Schafroth:** Non, on essaie de faire des produits aussi bons que possible. Ce n'est peut-être pas bon pour les affaires, mais c'est notre façon de travailler. Je ne sais pas. Enfin,

[00:37:29] **Gavin McClurg:** C'est bien pour vous. C'est rafraîchissant. Bon, passons à vos vols. Je voulais vous demander, en 30 ans de métier, avez-vous déjà eu des accidents ?

[00:37:44] **Koni Schafroth:** Oui, j'en ai eu un il y a trois ou quatre ans. C'est comme toujours, il y a beaucoup de facteurs qui entrent en jeu là-dedans.

[00:37:54] J'avais une aile qui, avant, j'en avais toujours, qui quand on freinait trop, l'aile allait se plier avant de décrocher. Et cette nouvelle aile décrochait sur toute l'envergure, elle décrochait juste vers l'arrière.

[00:38:12] C'est une raison, et une autre était que je testais plusieurs choses, et je voulais atterrir au sommet d'une colline. Il y a un champ assez grand. Et je voulais atterrir au sommet d'une colline. Mais je ne l'ai pas fait, il y avait quelques nuages et je n'ai pas vraiment regardé attentivement parce que quand j'ai approché le champ, il était couvert de vaches. Mais vous savez, les vraies vaches ont des cornes. Donc ce n'était pas possible d'atterrir là. Et le grand champ était dans une sorte de zone d'abri, mais comme il est grand, pas de problème. Et puis juste avant le champ, il y avait une sorte de plateforme en béton. Alors, atterrir sur une plateforme en béton n'est pas une bonne idée quand on est dans une zone d'abri.

[00:39:03] Alors j'ai essayé, j'ai dû éviter, j'ai dû voler vers la gauche. Il y avait des arbres sur la gauche et le vent de dos était plus fort. Et là, j'ai eu un décrochage à environ deux mètres du sol et je suis tombé sur le dos.

[00:39:17] C'était pas terrible.

[00:39:18] **Gavin McClurg:** Tu t'es cassé le dos ?

[00:39:22] **Koni Schafroth:** Ouais, c'était juste à moitié cassé, mais j'ai eu beaucoup de chance. Du coup, je ne sens rien. Oh,

[00:39:26] **Gavin McClurg:** wow, super. Tu avais une bonne sellette avec un gros coussin ou c'était juste toi qui...

[00:39:33] **Koni Schafroth:** atterrisé ou Alki ? Ça aide.

[00:39:35] **Gavin McClurg:** Non, non,

[00:39:35] **Koni Schafroth:** J'en avais une, j'avais une sellette. Et c'est vraiment juste une combinaison de facteurs qui a mené à cet accident. Et j'étais vraiment gênée parce qu'avant ça, je volais sans aucun accident depuis 30 ans.

[00:39:48] **Gavin McClurg:** C'est drôle la façon dont l'embarras arrive. C'est un aspect émotionnel intéressant dans ce qu'on fait. Ou juste un tout petit peu de complaisance ou, vous savez, penser brièvement à autre chose. Ou juste faire quelque chose que vous savez que vous n'aviez pas besoin de faire.

[00:40:05] **Koni Schafroth:** Ouais, et là, c'est trop tard. Et

[00:40:07] **Gavin McClurg:** alors c'est trop tard ? Exactement.

[00:40:09] **Koni Schafroth:** Ouais, ouais. Ce que j'ai appris en 30 ans, c'est que le parapente est très, très difficile en fait. Et mes zones d'atterrissage deviennent de plus en plus grandes. Et même après 30 ans, tu peux avoir, tu sais, tu peux avoir beaucoup de problèmes. Tu peux apprendre de nouvelles choses sur l'aérodynamique par exemple ou sur la météo. Des choses que tu n'aurais jamais cru possibles, mais ça arrive.

[00:40:33] **Gavin McClurg:** Ouais. Je...

[00:40:34] **Koni Schafroth:** je pense que le parapente est probablement plus dangereux que ce que nous pensons, que ce que nous croyons. Je

[00:40:40] **Gavin McClurg:** Je pense que c'est probablement à 100 %. J'en suis certain.

[00:40:45] **Koni Schafroth:** On a poussé les limites un peu trop loin. C'est ça le problème.

[00:40:51] **Gavin McClurg:** Pourquoi ? Pourquoi avons-nous fait ça ? Qu'est-ce qui pousse à ça ? Je...

[00:40:56] **Koni Schafroth:** Je ne sais pas. Je pense que c'est juste pour avoir plus de kilomètres au compteur, au final, je pense. Je pense que c'est la raison. Je ne sais pas.

[00:41:07] **Gavin McClurg:** Ouais. Je suis d'accord. Je pense qu'il y a, tu sais, un côté vraiment positif à des trucs comme X-Contest, mais il y a aussi un côté sombre. C'est, tu sais, c'est génial d'avoir la base de données. C'est génial d'avoir le savoir. C'est fantastique d'avoir l'inspiration. Ouais. Mais il y a aussi un côté sombre là-dedans. Il y a, tu sais, ce n'est pas vraiment la raison. Ça a beaucoup été abordé ces derniers temps. Je ne cherche pas à faire la morale en aucun cas parce que je fais clairement partie de cette catégorie à 100 %. Mais c'est une quête dangereuse.

[00:41:44] **Koni Schafroth:** Ouais. C'est juste que je pense que le parapente est dangereux et qu'il y a certaines conditions météo où on ne devrait tout simplement pas voler. L'aigle peut peut-être voler, mais les autres ne devraient pas.

[00:41:58] **Gavin McClurg:** C'est exact.

[00:42:00] **Koni Schafroth:** Et c'est là le problème principal, je pense.

[00:42:03] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. Je trouve ça intéressant, tu sais. On a fait trois émissions après les X-Hops où j'ai interviewé beaucoup de participants et d'athlètes après coup. Et c'est revenu plusieurs fois : c'est assez dangereux. Mais c'est le moins dangereux pour Chrigel. Il est le plus détendu. Il est le plus entraîné. Il est le plus calme. Et quand on le regarde, surtout quand il passe devant, il s'amuse beaucoup. Il n'a pas l'air de devoir pousser presque aussi fort. Alors que le reste du peloton dort moins, ils poussent plus fort, ils poussent leur corps de plus en plus fort pour essayer de suivre le rythme.

[00:42:53] Ouais. Donc je pense qu'au final, c'est en fait lui qui prend le moins de risques.

[00:42:59] **Koni Schafroth:** Je pense que oui, parce que c'est toujours le cas quand on est en tête. Il faut prendre moins de risques que les autres.

[00:43:04] **Gavin McClurg:** Bien sûr. Ouais. Bien sûr. Bien sûr. Eh bien, on va pouvoir le voir performer lors de son septième en juin prochain. Ce sera fascinant, comme toujours. Si vous pouviez remonter le temps jusqu'à quand vous aviez 50 heures de vol, que diriez-vous à ce Tony ? Avec ce que vous savez maintenant.

[00:43:25] **Koni Schafroth:** Fais plus attention, je dirais. Quand je volais sur mes propres parapentes, quand j'apprenais à voler sur mes propres parapentes, on a eu beaucoup de chance.

[00:43:41] J'avais une vingtaine d'années, 22 ans. Alors oui. Aujourd'hui, je vois les choses complètement différemment. Mais je suis beaucoup plus vieille.

[00:43:49] **Gavin McClurg:** C'est ça.

[00:43:51] Tu as dit, tu as des enfants ? Non. Mais tu as mentionné ta partenaire, Lisa, c'était bien son nom ? Oui. Et est-ce qu'elle vole ?

[00:44:02] **Koni Schafroth:** Ouais, elle vole aussi. Ouais. D'accord. Elle a fait du tandem avec moi pendant plus de 15 ans et d'un coup elle m'a dit : « OK, je veux apprendre moi-même. »

[00:44:12] **Gavin McClurg:** Waouh. Tu as été pilote de tandem commercial pendant un moment ou c'était juste pour le plaisir ?

[00:44:16] **Koni Schafroth:** Non, non, jamais. Non.

[00:44:17] **Gavin McClurg:** D'accord. Waouh. Intéressant. J'allais demander si le fait d'avoir des enfants a changé votre... enfin, parlons du risque. Comment votre profil de risque a-t-il évolué au fil des années ?

[00:44:30] **Koni Schafroth:** C'est de moins en moins risqué.

[00:44:32] **Gavin McClurg:** Ouais. Tu l'attribues à l'âge, à la connaissance, au fait d'avoir vu des accidents, ou aux trois ?

[00:44:39] **Koni Schafroth:** Je pense que c'est les trois. C'est les trois. C'est juste qu'on en apprend plus. On sait mieux ce qui peut arriver. On voit des choses qu'on n'a pas envie de voir, et puis on vieillit. On vieillit. Je pense que vous le savez aussi. C'est juste qu'en vieillissant, on réfléchit plus et on prend simplement moins de risques. Hmm.

[00:44:59] **Gavin McClurg:** Eh bien, finissons sur une note super positive. Quel est le meilleur vol – la meilleure expérience de vol que vous ayez jamais eue ? N'hésitez pas à y réfléchir un instant. Je sais que nous en avons tous eu beaucoup, mais y a-t-il quelque chose qui vous vient à l'esprit et que vous pourriez partager ?

[00:45:17] **Koni Schafroth:** Il y en a plusieurs. Ce n'est pas juste un seul.

[00:45:20] **Gavin McClurg:** Partagez-en plus d'un. On a tout le temps.

[00:45:25] **Koni Schafroth:** Non. C'est toujours absolument génial quand on peut survoler les glaciers, et c'est amusant de voir tout le monde remonter ou descendre les vallées. J'essaie de survoler le glacier pour gravir le Finster Aarhorn ou je ne sais quelle montagne. J'essaie de voler le plus haut possible. C'est très, très émouvant. C'est vraiment, vraiment super. Il y a une chose. L'autre chose qui peut être très amusante, c'est qu'on est allés une fois en vacances à Mallorca et les enfants de Lisa voulaient s'amuser. Mais il n'y avait pas grand-chose.

[00:46:10] Mais on a eu l'occasion de louer un tandem. Waouh. Et ensuite, on a plané le long de la côte en tandem jusqu'au coucher du soleil.

[00:46:21] **Gavin McClurg:** Waouh. C'était

[00:46:23] **Koni Schafroth:** c'était vraiment incroyable parce qu'on n'avait rien prévu. On n'aurait jamais cru qu'il y aurait du parapente à cette période de l'année. Mais ils ont volé et on a pu louer un tandem pour pas grand-chose, et c'était vraiment, vraiment génial. Ça nous est tombé dessus comme un cheveu sur la soupe.

[00:46:42] **Gavin McClurg:** Ouais. J'ai fait le tour de Majorque en bateau. Je ne me rappelle plus. Je crois qu'on a volé. C'était vers le nord-est de l'île ? On a décollé d'une petite montagne mais ce n'était pas sur la côte. On a volé au-dessus de la terre. Mais est-ce que c'était le genre de vol que tu as fait, un de ces vols au-dessus des falaises où on est au-dessus de l'eau ?

[00:47:00] **Koni Schafroth:** Ouais, ouais. C'était l'un de ces vols, oui.

[00:47:02] **Gavin McClurg:** C'est juste magique. J'en ai eu un. C'était en fait cette photo que Jody a prise, celle qui a été partout dans des magazines et tout ça. Mais j'ai volé. Je ne sais pas.

[00:47:25] Je vais

[00:47:26] **Koni Schafroth:** je le garderai pour

[00:47:26] **Gavin McClurg:** toi. Je vais

[00:47:27] **Koni Schafroth:** je le garde pour toi. Je vais

[00:47:27] **Gavin McClurg:** je le garde

[00:47:27] **Koni Schafroth:** pour vous. Je vais garder

[00:47:27] **Gavin McClurg:** je le garde pour

[00:47:27] **Koni Schafroth:** toi. Je vais le garder pour toi. Je vais le garder

[00:47:28] **Gavin McClurg:** pour toi.

[00:47:28] **Koni Schafroth:** Je le garde

[00:47:28] **Gavin McClurg:** pour toi. Je le garde pour

[00:47:29] **Koni Schafroth:** pour toi. Je te le garde.

[00:47:29] **Gavin McClurg:** Je te le garde. Je vais le garder

[00:47:30] **Koni Schafroth:** je le garde pour toi.

[00:47:30] **Gavin McClurg:** Je le garde pour

[00:47:31] **Koni Schafroth:** pour toi. Je te le garde.

[00:47:33] **Gavin McClurg:** Je le garde pour

[00:47:34] **Koni Schafroth:** pour toi. Je vais

[00:47:34] **Gavin McClurg:** Je te le garde. Je te le garde. Je te le garde. Je te le garde. Je te le garde. Je te le garde. Le spot, et c'était toujours trop fort, ou trop intense, ou trop léger, tu sais, il faut que ce soit juste parfait parce que sinon tu finis dans l'océan. Et enfin, le dernier jour où on y était, on a réussi, et c'est encore aujourd'hui, et ça remonte à longtemps, je crois 2009 ou 2010, et c'est encore l'un des vols les plus mémorables que j'ai jamais faits. Je veux dire, c'était juste parfait, tu n'avais pas à te soucier de finir dans l'océan, tu volais, tu volais juste au-dessus de l'océan Atlantique. Ouais, prochaine étape États-Unis. C'était... c'était assez spécial.

[00:48:19] **Koni Schafroth:** quand on part en vol sur les îles, c'est vraiment spécial. Le problème, c'est que quand on part en vol sur les îles et qu'on revient, il faut prendre des vacances parce que vous rencontrez les locaux et, trois ou quatre fois, ça finit à deux heures du matin et vous êtes mort. Vous...

[00:48:38] !

[00:49:08] **Gavin McClurg:** !!!!!

[00:49:39] Vous pouvez nous donner une note sur iTunes, Stitcher ou peu importe la plateforme que vous utilisez pour écouter votre podcast, ça compte beaucoup et ça aide à faire connaître l'émission. Vous pouvez aussi en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter sur le chemin du travail avec vos amis de bureau, je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette façon. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission, et vous pouvez le faire via un don unique pour l'émission. Et on se voit la prochaine fois sur l'émission.

[00:50:17] et on se retrouve la prochaine fois sur l'émission. Merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé.

[00:50:46] Merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé.

[00:50:59] Merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé, merci d'avoir regardé.

[00:51:09] les petites vidéos que nous faisons et les petits extra que nous trouvons dans nos conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale, mais que nous pensons que vous devriez entendre. Nous ne mettons rien de tout cela derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir financièrement, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie. Et j'espère qu'un jour vous serez en position de pouvoir nous soutenir. Mais vous trouverez tout cela sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté des produits dérivés CloudBase Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez être tous installés. Vous devriez avoir un compte. Vous devriez pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien. Et on se voit au prochain épisode. Merci.

[00:52:04] Salut.

Deutsch

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

Show notes

Koni Schaforth fliegt seit über 30 Jahren, aber Sie werden ihn nicht dabei antreffen, wie er Distanzen jagt und versucht, den XContest zu gewinnen. Koni sucht das Freifliegen wegen der Schönheit und um die unglaubliche Emotion zu erleben, die das Fliegen bietet. Über Gletscher gleiten an einem perfekten Tag; Mitternachtsflüge unter Vollmond; Fliegen mit Freunden; und sicher nach Hause kommen.

Der Beitrag zu Episode 130- Instruments and chasing beauty with Koni Schaforth erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:27] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloudbase Mayhem. Ich habe diese Woche keine organisatorischen Ankündigungen für euch, außer dass ihr wählen gehen solltet. Die Zeit läuft uns davon. In vielen Bundesstaaten ist die Frist für die Wählerregistrierung bereits abgelaufen, also stellt sicher, dass ihr registriert seid. Wenn ihr unsicher seid oder Hilfe beim Wählen braucht, geht einfach auf patagonia.com/elections und sie führen euch Schritt für Schritt hindurch. Bitte macht das. Das ist eine wichtige Sache. Mein Gast in dieser Woche ist Coney Shafroth. Er ist der leitende Ingenieur und Designer hinter den XC Racer Varios, dieser ganzen Vario-Familie, die die präzisesten und fortschrittlichsten Varios auf dem Markt sind. Viele, viele Leute sind mittlerweile darauf umgestiegen, und ihr werdet sehen, dass die meisten X-Alps Athleten sie benutzen.

[00:01:17] Ich benutze sie seit meinem ersten Rennen im Jahr 2015. Diese hier sind federleicht. Viele der Bluetooth-Modelle werden sogar mit Solarenergie betrieben. Man muss sie nie aufladen. Sie lassen sich einfach los. Die Max ist vollkommen unabhängig. Sie hat ein Display. Es ist ein Vario, der einem alles liefert, wie die alten Varios, aber viel präziser. Wir sprechen über den Unterschied, was in sie hineingesteckt wird, was sie von anderen Varios unterscheidet – vor allem die Beschleunigungssensoren und den Unterschied dazu zu einem Barometer. Wir reden viel über Varios, aber auch darüber, wie man besser steigt und den Kern findet. Er ist fantastisch. Er hat eine beeindruckende Geschichte. Er macht das schon seit über 30 Jahren. Er kommt aus Bern in der Schweiz.

[00:02:02] Also das Berner Oberland, einer der unglaublichsten Orte zum Fliegen auf der Welt. Das ist die Region um Interlaken, Eiger und Wallis. Eine ziemlich beeindruckende Zone zum Fliegen in der Schweiz. Und wir sprechen darüber, wie er fliegt und was er anstrebt. Er jagt keine Kilometer. Er jagt die Schönheit, das Fliegen über Gletscher und Mitternachtsflüge. Und sein Streben ist ziemlich klar definiert. Das hat mir gefallen. Wir sprechen ein wenig über Gefahren und Risiken, über einen Unfall, den er auf seinem Weg hatte, und was er daraus gelernt hat. Und es ist einfach ein wirklich unterhaltsames Gespräch mit einem sehr interessanten Maschinenbauingenieur, einem weiteren Ingenieur, der sich stark für den Sport begeistert hat.

[00:02:48] Also ohne weitere Umschweife, genießt bitte diese Unterhaltung mit Kony Shaprock.

[00:02:59] Kony, schön bist du dabei. Wir haben über die Jahre viele E-Mails als Designer des XC Racer bekommen, den jeder, der die Show hört und weiß, dass ich ein riesiger Fan bin, kennt – und den ich verrücktlicherweise schon im Juni bei meinem vierten X-Alps wieder nutzen werde. Das wurde gerade erst angekündigt. Das war ziemlich aufregend, aber es macht wirklich Spaß, mit dir über Barrios, das Bergsteigen und deine ziemlich beachtliche Geschichte zu sprechen. Ich möchte dir einfach dafür danken. Ich wusste nicht, dass du schon seit über 30 Jahren fliegst. Wie bist du in diesen ganzen Wahnsinn hineingekommen?

[00:03:32] **Koni Schaforth:** Ich weiß nicht. Ich bin ein neugieriger Typ und habe beim Fliegen immer viele Ideen. Ich habe mich schon als Kind für das Fliegen interessiert. Mit 16 Jahren fing ich an, auf einem Holzflugzeug, einer K-8, das Fliegen mit dem Gleitschirm zu lernen. Danach habe ich meinen Gleitschirmführerschein gemacht. Danach ging ich nach Zürich und studierte Maschinenbau. Fliegen war also nicht die Priorität, eher Feiern und so weiter. Und dann, als ich 22 war, fing das Gleitschirmfliegen an. Ich hatte die Gelegenheit, mit einem zu fliegen, das eher ein Fallschirm war.

Und ich dachte mir, na ja, das kann man anders machen.

[00:04:19] Und da, in der Nähe meiner Eltern, gab es einen Typen, der seine eigenen Gleitschirme baute. Ich glaube, das hieß damals Northails. Also habe ich diesen Typen kontaktiert und gesagt: Hey, ich kann einen Gleitschirm bauen, der viel besser fliegt als der, den du hast. Und die sagten: Ich glaube es nicht, aber du kannst es versuchen. Und dann habe ich den ersten gebaut. Und der hat wirklich, wirklich besser geflogen als die Gleitschirme, die er hatte. Aber um ehrlich zu sein, hatte er auch viel Glück, dass er keinen schweren Unfall hatte. Wir hatten wirklich Glück. So hat alles angefangen.

[00:04:51] **Gavin McClurg:** War das noch in den 80ern? Ja. Ich schätze, Ende der 80er, Anfang der 90er?

[00:04:56] **Koni Schafroth:** Ja, ja. Es war 87, 88, so was in der Art, als es anfang.

[00:05:02] **Gavin McClurg:** Wie viele Zellen hatte dein erster Gleitschirm? Das bringt mich immer zum Lachen. Ich denke, Gleitschirme damals hatten...

[00:05:08] **Koni Schafroth:** Ich glaube, es waren so um die 20, 20 oder 21 Zellen. Und es war der erste Gleitschirm, mit dem man über den Thunersee fliegen konnte. Weißt du, man konnte von Niesen aus starten, den See überqueren und auf der anderen Seite landen. Das war wirklich fantastisch.

[00:05:23] **Gavin McClurg:** Wow. Also, wie hoch war da die Gleitzahl? War das so etwa vier zu eins?

[00:05:27] **Koni Schafroth:** Nein, nein, nein. Es war schon sechs zu eins.

[00:05:29] **Gavin McClurg:** Echt? Oh, wow. Ja, ja. Also war das für damalige Verhältnisse ein Hochleistungs-Gleitschirm.

[00:05:34] **Koni Schafroth:** Heute würde ich damit nicht mehr fliegen. Aber ja, damals war es ein Gleitschirm.

[00:05:38] **Gavin McClurg:** Richtig. Wie viele Leute landeten damals im See?

[00:05:46] **Koni Schafroth:** Nur ich, einmal.

[00:05:49] Weil wir hatten, wisst ihr schon, zuerst war es mein Bruder, der über den See flog. Das war nicht gut. Das war ein Problem. Dann hatten wir einen kleineren Gleitschirm. Und der Chef der Firma sagte: „Oh, ich möchte wissen, ob der kleinere Gleitschirm es auch schafft.“ Und dann bin ich vom Nissen abgestoßen. Das war die Ära, in der man keine richtigen Fluginstrumente hatte. Man hatte keine Ahnung. Aber man ist einfach geflogen. Und dann hatte ich den Eindruck: „Tja, die Gleitzahl ist nicht so gut. Ich werde es nicht schaffen, weil da zu viel Gegenwind ist.“ Und der Typ sagte: „Nein, nein, nein, nein, nein. Du bist weit über dem Berg. Das funktioniert.“ Was er mir nicht gesagt hat: Er überquerte den See mit seinem Motorboot auf die andere Seite des Sees. Nur für den Fall. Nur für den Fall. Also bin ich natürlich viel höher als die Spitze des Nissen. Und am Ende bin ich im Boot gelandet. Schön. Was, ja, aber das war einfach.

[00:06:35] Da wehte einfach kein Wind. Es war offen, glaube ich, als wir das gemacht haben. Und das war einfach. Aber dann hattest du die dumme Idee, mich zurück ans Ufer ziehen zu müssen. Das war keine gute Idee.

[00:06:48] **Gavin McClurg:** Du meinst mit dem Gleitschirm noch oben? Also bist du gelandet und hast dann irgendwie angefangen zu beschleunigen? Ah, fantastisch.

[00:06:52] **Koni Schafroth:** Ja, ja. Du

[00:06:54] **Gavin McClurg:** begann zu beschleunigen

[00:06:54] **Koni Schafroth:** und den Rest kannst du dir vorstellen. Nicht so gut.

[00:06:58] **Gavin McClurg:** Und fliegt dein Bruder noch?

[00:07:02] **Koni Schafroth:** Ja, aber er hat nicht so viele Möglichkeiten, weil er in die Niederlande gezogen ist, was nicht so gut zum Fliegen ist. Aber man kann dort fliegen.

[00:07:09] **Gavin McClurg:** Ja. Die Dünen. Mein nächster Gast wird Ferdi Van Shelven sein, der wirklich gut abgeschnitten hat. Er hat letztes Jahr pausiert, sich etwas Zeit genommen und hat während des Rennens mit Tom de Dorlodot gehangen, nur um zu sehen, ob ihm das wirklich fehlt – und das tat es. Also hat er sich wieder beworben. Und er ist auch immer einer, den man schlagen muss. Er wird also in der nächsten Show dabei sein. Aber er kommt aus den Niederlanden und fliegt ziemlich gut in den Bergen. Also müssen sie das irgendwie hinkriegen.

[00:07:38] **Koni Schafroth:** Nein, das kannst du nicht. Ich bin tatsächlich einmal in den Niederlanden geflogen. Eine lustige Geschichte. Ich war meinen Bruder besuchen. Und dann wollte Lisa, meine Frau, ans Meer gehen und spazieren. Mein Bruder und seine Frau haben dann vorgeschlagen, in den Dünen spazieren zu gehen. Wir sind dann etwa eine halbe Stunde oder so in den Dünen gelaufen. Und plötzlich sehe ich etwas Rotes. Nur ein kurzer Blick, etwas Rotes erschien und verschwand dann wieder. Komisch, was ist das? Und dann tauchte es ein paar Sekunden später wieder auf. Es war ein Gleitschirm. Und dann dachte ich mir, okay, es könnte Spaß machen, dort in den Dünen zu fliegen. Aber ich konnte meinen Bruder nicht überzeugen, mitzufliegen oder einen Typen zu fragen, ob ich fliegen oder einen Gleitschirm benutzen darf. Er wollte gar nichts machen.

[00:08:24] Also sagte ich, okay, ich probiere es selbst mal aus. Und ihr könnt euch vorstellen, da sind die niederländischen Experten, die Leute, die wirklich wissen, wie man in den Dünen fliegt. Da kommt ein Typ mit schmutzigen Jeans und einer Lederjacke, sieht ein bisschen, ich weiß nicht, nicht gerade frisch aus. Er ging auf den ersten zu und fragte ihn, ob er seinen Gleitschirm nehmen dürfe. Und der sah mich an und sagte: Ja, wenn du es ausprobieren willst, kannst du es versuchen. Ich bin mir sicher, der war davon überzeugt, dass er es nicht schaffen würde. Dass er abheben würde. Aber die Geschichte war, es war nicht so schwierig, weil es einen Platz in der Schweiz gibt, wo wir im Winter oft Segelfliegen. Also war ich das ziemlich gewohnt. Und dann habe ich einfach, ja, du bläst den Gleitschirm auf, bläst den Gleitschirm auf. Und dann hat mich mein Bruder in die Düne geschoben und ich bin dort hin und her geflogen.

[00:09:11] Und bei ein bisschen Bremsmanöver geriet der Gleitschirm fast in den Strömungsabriss. Und bei einem etwas flacheren Anstellwinkel sackte er zusammen. Also bin ich ein paar Minuten geflogen. Ja, ja. Sehr gefährlich. Ich bin ein paar Minuten geflogen und dann bin ich gelandet und habe gesagt: Hey, mit diesem Gleitschirm, bitte nie wieder mit diesem Gleitschirm fliegen. Da stimmt was nicht. Und ich habe ihn nach seiner Adresse gefragt, weil ich dachte, na ja, es wäre vielleicht eine gute Idee, ihm eine kleine Tube zu schicken, weil er so nett war, mich fliegen zu lassen. Und dann hat er mir eine Woche später eine E-Mail geschickt und gesagt: Oh, vielen Dank fürs Fliegen mit meinem Gleitschirm. Ich musste ihn danach neu einstellen. Er war wirklich komplett aus dem Trimm. Du hast recht. Es war sehr gefährlich zu fliegen. Ich glaube, es waren 15 Zentimeter, die größte Abweichung von mir.

[00:09:59] **Gavin McClurg:** Oh, ja,

[00:10:00] **Koni Schafroth:** Ja. Das war ein bisschen abgefahren. Ja, ja, ja, ja. Das hat Spaß gemacht.

[00:10:06] **Gavin McClurg:** Ich habe tatsächlich ziemlich viele meiner Wettkampf-Gleitschirme an Piloten in den Niederlanden verkauft, weil es dort, wie man weiß, ziemlich windig ist und im Sand liegt. Die werden also ziemlich hart beansprucht, weil man dort viel fliegt. Es ist im Sand und in den Dünen. Und deshalb wollen sie einfach Gleitschirme, die wirklich schnell sind, aber es ist ihnen egal, ob sie alt sind oder die Leinen schlecht sind. Solange sie irgendwie in Schuss sind und schnell sind, dann können sie – das klingt nach der perfekten Art von Schirm für dort, weil man einfach – man kann bei etwas mehr Wind fliegen, weil sie schön schnell sind. Und das klingt ziemlich lustig.

[00:10:40] **Koni Schafroth:** Ich bevorzuge Schnee.

[00:10:44] Ja, absolut. Ja,

[00:10:46] **Gavin McClurg:** Absolut. Denn

[00:10:46] **Koni Schafroth:** Der Schnee ist weich, wenn man etwas falsch macht. Man kann abstürzen. Man kann in den Schnee abstürzen. Wenn du einen Meter Pulverschnee hast, passiert nichts. Wenn du Sand hast, oh je.

[00:10:55] **Gavin McClurg:** Ja, genau. Nein, es ist sehr, sehr verzeihend. Ich glaube, darüber spricht Chrigel immer wieder. Das ist eine der Arten, wie er so gut darin geworden ist, mit viel Wind umzugehen – einfach in den Schnee zu

gehen, weil man Fehler machen kann.

[00:11:07] **Koni Schafroth:** Ja, genau. Ja.

[00:11:09] **Gavin McClurg:** Ja. Und das ist – also das ist so dein Revier. Da bist du zu Hause. Du lebst in Bern. Bist du – kommst du ursprünglich aus Bern oder ist das nur die Gegend, aus der du stammst?

[00:11:19] **Koni Schafroth:** Nein, ich bin dort geboren. Ich bin in Bern geboren und die Familie ist dann nach Thun gezogen. Dort wohnen die anderen. Und ich bin in Thun aufgewachsen. Dann bin ich nach Zürich gegangen, um Maschinenbau an der ETH in Zürich zu studieren. Und danach bin ich zurück nach Bern gezogen.

[00:11:36] **Gavin McClurg:** Du hattest also noch einen anderen Ingenieur beim Fliegen dabei. Das ist ein Thema, das in der Show oft aufkommt. Es scheint, dass der Sport wirklich eure Art anzieht – einen Ingenieursgeist, den ich nicht habe. Ich gehe viel mehr nach Gefühl vor. Aber es ist interessant, wie viele Maschinenbauingenieure und Ingenieure insgesamt in diesem Sport sind.

[00:12:00] **Koni Schafroth:** Ja. Ich denke, normalerweise sind Ingenieure keine sehr emotionalen Menschen. Und Gleitschirmfliegen besteht eigentlich nur aus Emotionen. Und ich denke, das ist ein guter Weg, um gute Emotionen zu erleben. Ich glaube, deshalb ist es für Ingenieure sehr attraktiv. Oder für Programmierer oder diese Art von Menschen.

[00:12:23] **Gavin McClurg:** Das ist interessant. Diese Seite davon habe ich noch nicht gehört. Es erlaubt einem also, auf einen Teil des Gehirns zuzugreifen, den man normalerweise nicht so leicht erreicht.

[00:12:31] **Koni Schafroth:** Ja, ich denke schon. Das könnte sein.

[00:12:33] **Gavin McClurg:** Interessant.

[00:12:35] Du hast mir vor unserem Gespräch erzählt, dass deine wahre Leidenschaft für den Sport über die letzten 30 Jahre nie wirklich – oder vielleicht war sie irgendwann mal – diese Art von Kilometer sammeln war, wie es für viele ist. Die fangen damit an und finden es einfach amazing. Sie sind völlig überwältigt und geraten dann in diese endlose Suche nach immer mehr und mehr und mehr. Das ist nicht das, was dich antreibt.

[00:13:02] **Koni Schafroth:** Nein. Nein, überhaupt nicht. Es ist einfach nur, dass ich die Schönheit davon mag.

[00:13:09] Es kann ein kurzer Flug sein. Es kann ein langer Flug sein. Es kann ein Flug über 4.000 Meter über die Gletscher sein. Es kann Gleitflug um Mitternacht oder nach Mitternacht im tiefen Schnee sein. Ich mag das alles. Oder zum Segelfliegen, Gleitflug entlang der Küste. Es ist einfach dann, wenn es schön ist, wenn es toll ist, das ist es, was ich mag. Ich muss nichts beweisen. Ich muss also keine Kilometer oder was auch immer zählen. Das ist nicht mein Stil.

[00:13:33] **Gavin McClurg:** Warst du – bist du ziemlich leidenschaftlich dabei – hast du diese Leidenschaft für den Sport seit dem Anfang beibehalten oder ist das eher ein Auf und Ab?

[00:13:43] **Koni Schafroth:** Nein. Ich denke, es ist geblieben. Es ist nur so – wenn ich zwei oder drei Wochen nicht fliegen kann, werde ich ein bisschen nervös. Das ist nicht gut. Ich denke, das weißt du ja auch.

[00:13:55] **Gavin McClurg:** Ja, ja, genau.

[00:13:57] **Koni Schafroth:** Ja, aber wenn ich fliegen kann, dann ist alles gut.

[00:14:01] **Gavin McClurg:** Wie hat das Fliegen dein Leben verändert?

[00:14:06] **Koni Schafroth:** Ich denke, es macht es ein bisschen unvorhersehbar, wenn man einen Bürojob hat. Wenn du einen Bürojob hast, weißt du mehr oder weniger, was passieren wird. Dann gehst du Gleitschirmfliegen. Da weißt du nie, was passieren wird.

[00:14:21] Ich bin mir ziemlich sicher, dass ich unverseht zurückkomme. Aber man weiß nie, wo es endet. Ob es ein langer Flug ist oder ein kurzer. Ob du weit fliegst oder hoch, man weiß es nie. Und das gibt dem – das verleiht dem Alltag eine Art Abenteuer, eine gewisse Unvorhersehbarkeit. Es macht es interessanter. Es ist schwer zu erklären. Vielleicht verstehst du es ja. Ich weiß nicht.

[00:14:54] **Gavin McClurg:** Nein, das ist – das ist gar nicht schwer. Du hast das wirklich gut erklärt. Wenn du deine Flugabenteuer planst, ist das so: Oh, es ist ein schöner Tag, ich schau einfach mal, was passiert? Oder hast du ein Ziel?

[00:15:12] **Koni Schafroth:** Das kommt drauf an. Ein paar Mal im Jahr gehe ich zum Angeln.

[00:15:19] Und das Ziel ist immer, so weit wie möglich zurück nach Bern zu fliegen. Aber bis jetzt war es nicht möglich, das komplett durchzuziehen.

[00:15:29] Ja, manchmal habe ich Ziele. Manchmal ist mir das egal – es ist mir überhaupt egal. Ich fliege einfach nur. Und sehr oft gehe ich zum Testen. Das heißt, wenn es nicht zum Spaß ist, testen wir Hardware und Software. Das ist also völlig anders. Ja. Ja. Ja. Da geht es nur darum, drei Stunden in der Luft zu bleiben, um zu sehen, ob der Code zuverlässig und konsistent ist. Das ist also etwas anderes.

[00:15:56] **Gavin McClurg:** Und ist dein Job jetzt ausschließlich XC Racer oder hast du nebenbei immer noch deinen regulären Job, während du XC Racer machst?

[00:16:06] **Koni Schafroth:** Du hast recht. XC Racer frisst mittlerweile viel zu viel Zeit. Es ist unmöglich, neben XC Racer noch einen Job zu haben.

[00:16:14] **Gavin McClurg:** Na ja, das ist aber gut. So kannst du etwas verfolgen, das dich offensichtlich nicht interessiert. Wofür du wirklich brennst. Das macht Spaß.

[00:16:21] **Koni Schafroth:** Ja, das macht Spaß. Aber es ist wirklich extrem viel Arbeit und niemand ahnt, wie viel Arbeit es ist. Es ist wirklich – wir versuchen, ein Produkt zu entwickeln, das so zuverlässig wie möglich und so einfach wie möglich ist. Und genau das macht es so kompliziert. Sicher. Das ist das Hauptproblem.

[00:16:42] **Gavin McClurg:** Ja, ja. Wie Yvon Chouinard schon sagte: Das Schwierigste auf der Welt ist es, sein Leben zu vereinfachen.

[00:16:47] **Koni Schafroth:** Ja. Ja, so ist das ein bisschen. Es ist wirklich ein großer Aufwand. Wir haben zum Beispiel Roboter für die Produktion entwickelt. Wir haben jetzt – wie viele sind da? Sechs, ich glaube. Wir haben sechs verschiedene Roboter, die wir für die Produktion einsetzen.

[00:17:04] **Gavin McClurg:** Du meinst Roboter, um sie zusammenzubauen?

[00:17:08] **Koni Schafroth:** Zum Zusammenbauen? Ja. Wow. Wow. Also, es sind keine komplizierten Roboter. Aber man muss sie entwickeln und niemand weiß davon. Und wir zeigen sie nicht, weil wir das nicht wollen. Wir wollen nicht, dass die Konkurrenz weiß, was wir machen. Aber es ist eine Menge Zeug, das der Kunde nicht sieht. Es ist also wirklich, wirklich zeitaufwendig.

[00:17:28] **Gavin McClurg:** Ich kann mir nicht einmal vorstellen, wie viel Arbeit in das – na gut. Gehen wir zurück zum Anfang. Wie hast du dich überhaupt dazu entschieden, dieses Projekt zu starten?

[00:17:43] **Koni Schafroth:** Wie gesagt, ich bin neugierig. Und ich mache gerne Sport. Vor ein paar Jahren, über Ostern, wollte ich Ski fahren. Die Wettervorhersage war so schlecht, dass ich verzweifelt etwas zu tun brauchte. Und dann bin ich über ein Arduino-Starterkit gestolpert. Arduino ist so eine Art Mikroprozessor, eine vereinfachte Mikroprozessor-Umgebung. Und ich habe mir so ein Starterkit gekauft. Und dann ging das Basteln los. Zuerst hat eine LED geblinkt. Dann habe ich die Fuel-LED blinken lassen. Und Lisa hat immer gefragt: Wofür ist das gut? Zu der Zeit habe ich von 10 bis 10 gearbeitet. Das mache ich beim Uhrenprojekt immer noch. Und nach ein paar Tagen hatte ich die Idee: Oh, ich könnte es benutzen, um Messinstrumente für mein Uhrenprojekt zu bauen.

[00:18:34] Und so fing es an. Ich habe immer gesagt, dass Instrumente mit Zeitverzögerung etwas sind, das ich nicht mag, weil es nicht intuitiv ist. Es ist so, als säßtest du in einem Auto auf der Autobahn und wüsstest, dass die Ausfahrt kommt. Dann musst du zwei Sekunden vor der Ausfahrt das Lenkrad um etwa 30 Grad herumdrehen, und erst ein bis zwei Sekunden später drehen sich die Räder tatsächlich. Ich weiß nicht. Das war vor ein paar Jahren. Und das hat mir nicht gefallen. Ich habe immer versucht, einen Freund von mir, der bei dem Startup gearbeitet hat, davon zu überzeugen, das zu bauen. Aber er wollte nie. Und mit dem Arduino-Starterkit war es nicht so kompliziert. Es hatte einen

[00:23:23] **Koni Schafroth:** Ich denke schon. Ja.

[00:23:25] **Gavin McClurg:** Was würdest du Leuten empfehlen, Piloten, die – du musst hier ziemlich weit zurückdenken, weil das für dich vor 30 Jahren war – aber Piloten, die gerade erst in den Sport einsteigen, wissen, auf ihrem ENA-Schirm lernen und gerade erst anfangen, in den Thermik-Teil des Tages einzusteigen? Was würdest du ihnen empfehlen, um zu lernen, wie man Thermik nutzt?

[00:23:55] **Koni Schafroth:** Das ist schwer zu sagen. Es hängt von der Barriere ab, die sie haben. Normalerweise sagt der Instruktor ihnen, dass sie in keine Thermik hineinfliegen dürfen, weil sie beschleunigen. Also, du wirst nicht in keine Thermik hineinfliegen können. Du wirst also nicht merken, dass du steigst. Und dann nach ein oder zwei Sekunden fängt es an zu piepen, dann wartest du zwei Sekunden, du kommst bei 21, 22 und dann biegst du nach links oder rechts ab. Und das ist eine konventionelle Barriere. Wenn du ein Exit-Ratio hast, kannst du einfach warten, bis es weniger piept, und dann kannst du die Kurve fliegen. Die Tatsache ist, dass das, was ich bei einer konventionellen Barriere fühle, was mein Körper mir sagt und was die Barriere mir sagt, niemals, es ist niemals dasselbe. Ich musste also immer beurteilen: Ist die Barriere korrekt oder bin ich korrekt oder was war das?

[00:24:43] Es ist nicht angenehm, so zu fliegen. Und wenn man eine Barriere wie Exit Ratio hat, muss man nicht urteilen, weil das, was die Barriere dir sagt, mit dem übereinstimmt, was du fühlst. Es ist also konsistent.

[00:24:55] **Gavin McClurg:** Ja, das kann ich bestätigen, ihr wisst schon, hundertmal aus hundert. Es ist einfach, man spürt diesen kleinen Stoß in der linken Gesäßhälfte und das ist,

[00:25:04] **Koni Schafroth:** das ist, das ist, das ist, das ist, das ist, das ist, das ist, das ist, das ist,

[00:25:04] **Gavin McClurg:** das ist, das ist,

[00:25:04] **Koni Schafroth:** das, das, das, das, das, das, das, das, das, das, das, das, das sagt es

[00:25:04] **Gavin McClurg:** ...und gleichzeitig spürst du nur ein kleines Hüpfen auf deinem linken Hintern.

[00:25:10] Ich bereite gerade eine Show vor. Wir nennen die „Frag mich alles“-Shows. Eine der Fragen, die eingegangen ist – ich habe die Show noch nicht aufgenommen, das machen wir später, aber ich gebe euch diese hier – kam von einem neueren Piloten, der sagte: „Wissen Sie, ich fange an, richtig Thermik zu fliegen. Ich verstehe das. Und ich fange an zu spüren: Okay, diese ist mehr links oder diese ist rechts. Ich werde in diese Richtung abbiegen.“ Aber ich werde sehr oft überflogen. Die Frage war also: Wie finde ich den Kern?

[00:25:43] **Koni Schafroth:** Was ich normalerweise sehe, wenn Leute überflogen werden, ist, dass sie Kreise ziehen, die zu groß sind. Das ist das Hauptproblem. Sie trauen sich nicht, engere Kreise zu fliegen. Also kannst du versuchen, einfach zu warten, bis das Vario weniger piept, und dann eine Kurve fliegen. Dann wirst du den Kern ziemlich schnell finden.

[00:26:10] **Gavin McClurg:** Und was, wenn man anfangs in die falsche Richtung abdreht?

[00:26:14] **Koni Schafroth:** Oh, dann fällst du aus der Thermik. Es ist ganz einfach.

[00:26:18] **Gavin McClurg:** Aber empfiehlst du den Leuten, bei dieser Kurve zu bleiben, sie einfach zu weiten und bei der nächsten wieder zurückzukommen? Oder sofort die Richtung zu ändern und zu sagen, wenn du nach links geflogen bist, wechselst du sofort nach rechts?

[00:26:31] **Koni Schafroth:** Das kommt drauf an. Ich kann es nicht sagen. Es hängt von der Situation ab. Davon hängt es ab, wo du gerade bist. Wenn der Gleitschirm schon viel Geschwindigkeit und viel Energie aufgenommen hat, ist es besser, die Kurve weiterzufliegen.

[00:26:43] Wenn man viel nachdenkt, würde ich sagen, fahr die Kurve weiter. Es ist schwer zu sagen. Es kommt darauf an. Fliegen andere Piloten? Ist der Berg nah? Es spielen viele Faktoren in die Entscheidung hinein.

[00:26:57] **Gavin McClurg:** Der Wind ist ebenfalls ein wichtiger Faktor.

[00:27:00] Komi, wenn du sagst, dass ihr viel macht, also Tests und Verfeinerungen – ihr habt gerade das MAX veröffentlicht, das quasi der Goldstandard der Barrios weltweit ist. Da gibt es keinen Zweifel. Wie können diese Dinge immer weiter verbessert werden? Was versucht ihr an diesem Punkt noch zu optimieren?

[00:27:28] **Koni Schafroth:** Das sind verschiedene Dinge. Wir versuchen... wir versuchen ständig, die Qualität unserer Produkte zu verbessern.

[00:27:38] denn wenn ein Barrio für den After-Sales-Service zurückkommt, ist das immer mühsam. Das ist eine Sache, die wir versuchen. Die andere Sache ist, die Produktion zu verbessern, damit wir gleichzeitig mehr Barrios herstellen können. Dann versuchen wir, sie zuverlässiger zu machen, um noch besseren GPS-Empfang und bessere Daten zu erhalten. Wir arbeiten ständig daran, den Sensor-Datenfusionsalgorithmus zu verbessern. Wir versuchen zum Beispiel, die Windschätzung zu verbessern. Es sind einfach kleine Verbesserungen hier und da. Wenn wir etwas Neues haben, geben wir es dann einfach an die Piloten frei.

[00:28:20] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mal etwas über FLARM, denn das ist in den USA nicht sehr verbreitet. Vielleicht hast du es mitbekommen. Wir hatten gerade diese riesige Such- und Rettungsaktion für Kiwi. Da gab es viele Leute, die sich dafür interessiert haben. Währenddessen gab es viel Diskussion darüber. Und nachdem er gefunden wurde, wurde darüber gesprochen, wie wir unsere Instrumente und die Fähigkeit verbessern können, Informationen zu senden und zu empfangen, die für die Außenwelt hilfreich wären – vor allem, weil wir den Großteil der... Wir fliegen sehr, sehr oft im Westen der USA in Gebieten ohne Mobilfunkempfang oder zumindest in riesigen Flecken ohne Empfang. Erzähl mir etwas über FLARM. Es ist wild. Es ist wertvoll, vor allem in Europa.

[00:29:06] Was ermöglicht das... Was ist der zusätzliche Sicherheitsgewinn durch FLARM?

[00:29:13] **Koni Schafroth:** Die Sache ist, wir haben... In Europa haben wir viel Verkehr in der Luft. Wir haben viele Gleitschirme. Wir haben viele Hubschrauber, viele kleine Motorflugzeuge.

[00:29:29] FLARM wurde ursprünglich als Kollisionsschutzsystem für Gleitschirme entwickelt. Da Gleitschirme weiß sind, Wolken weiß sind und es sehr schwierig ist, sie zu entdecken. Und wenn sie mit hoher Geschwindigkeit fliegen, 150, 200 km unter einer Wolke, also sich mit 30, 40 Metern pro Sekunde oder sogar mehr in 50 aufeinander zubewegen, kann es sehr schwierig sein, den anderen Gleitschirm zu sehen. Und es gab ziemlich viele Unfälle, bei denen Gleitschirme kollidiert sind, und wenn ein Gleitschirm kollidiert, dann wird fast immer mindestens einer... Und deshalb wurde FLARM entwickelt. Und zuerst war es nur für Gleitschirme. Und jetzt, wie ich sagte, wird es auch von Hubschraubern und Motorflugzeugen verwendet.

[00:30:18] Und jetzt nutzen wir es auch für Gleitschirmfliegen. Und beim Gleitschirmfliegen gibt es zwei Effekte.

[00:30:26] Mit dem FLARM-Beacon kann ich mich für Gleitschirmpiloten oder Hubschrauberpiloten oder was auch immer sichtbar machen. Also wissen sie, dass ich hier bin. Selbst wenn eine Wolke zwischen uns ist, werden sie mich über eine Distanz von ein paar Kilometern sehen. Das ist also ein Aspekt. Es ist einfach der Sicherheitsaspekt, gesehen zu werden, selbst wenn die Sicht nicht so gut ist. Wenn man unter einer Wolke fliegt, kann die Sicht sehr schlecht sein, aber der Gleitschirm wird wissen, dass man da ist. Das ist ein Aspekt. Und der andere Aspekt ist, dass man mit unserem FLARM auch sehen kann. Man kann sehen, wo die anderen sind. Also können wir sehen, wo die anderen Gleitschirme oder Hängegleiter sind. Und das kann man als Orientierungsmerkmal nutzen, wenn man im Team fliegt, dann sieht man: Oh, der hier fliegt gerade nur zwei Kilometer links von mir.

[00:31:19] oder ist 10 Kilometer vor mir oder so. Du siehst sie. Und das dritte Feature, das sehr nützlich sein kann, ist

[00:31:28] Das MAX schaltet sich nicht automatisch aus. Man muss es selbst ausschalten. Der Grund dafür ist, dass es, solange der Akku noch ein bisschen geladen ist, alle zwei Sekunden ein FLARM-Signal sendet. Das könnte im schlimmsten Fall zur Ortung verwendet werden, wenn man einen Unfall hat.

[00:31:51] **Gavin McClurg:** Wäre der FLARM genauso genau wie zum Beispiel ein LiveTrack 24, wenn die Geräte Mobilfunkempfang haben? Ist die Genauigkeit die gleiche? Besser oder schlechter?

[00:32:04] **Koni Schafroth:** Ich weiß nicht, wie das andere ist, aber die Genauigkeit, die wir haben, liegt bei wenigen Metern. Es kann also sehr präzise sein. Das ist nicht das Problem.

[00:32:10] **Gavin McClurg:** Oh, wow. Wahnsinn. Weißt du, in den letzten drei X-Alps hast du für uns alle eine Konfigurationsdatei erstellt, die es uns ermöglicht hat, sie als IGC-Tracker zu nutzen, wenn wir am Boden sind. Das ist also noch ein Backup-Feature, das einfach unglaublich war. Und die Solar-Version, das Mini, war, weißt du, da steckt viel Arbeit drin. Ich meine, ich muss es nie aufladen. Es läuft einfach ewig. Solche Dinge sind für das Rennen oder wenn man all das andere Zeug aufladen muss, wirklich wertvoll. Ich meine, offensichtlich werden wir es nachts zum Sicherheitshalber ans Ladekabel anschließen, aber ich weiß nicht, ob ich es jemals – ich meine, diesen ganzen Sommer über bin ich mit meinem Mini geflogen. Ich habe es nicht ein einziges Mal aufgeladen.

[00:32:53] **Koni Schafroth:** Ja, das ist, wie gesagt, wir versuchen ständig, unsere Produkte zu verbessern.

[00:33:00] Wir sind gute Ingenieure, aber keine guten Verkäufer. Das sieht man auch auf unserer Webseite. Ja, und es ist schwierig zu erklären. Wir haben, ja, wie soll ich das sagen? Wir haben eine bestimmte Art, die Dinge anzugehen. Erstens versuchen wir, so viel wie möglich in der Schweiz zu beziehen. Zum Beispiel ist das Glas beim Max aus der Schweiz. Die Kunststoffspritzgussform wird in der Schweiz hergestellt. Der PCB-Hersteller ist in Ungarn. Und das Bestücken der Leiterplatten erfolgt in der Schweiz. Die Montage wird in der Schweiz durchgeführt. Wir versuchen also, so viele Dinge wie möglich mit lokalen Lieferanten zu realisieren, solange es, solange es, also, solange es bezahlbar ist.

[00:33:50] Wir versuchen also, aus zwei Gründen zu vermeiden, Sachen aus China zu kaufen. Der eine Grund ist, dass es gut ist, die Produktion lokal zu haben. Und der zweite ist, dass es keinen Sinn ergibt, etwas aus 10.000 Kilometern Entfernung zu kaufen, das dann einfach nur hierhin transportiert wird. Es ist einfach, ich weiß, das ist eine bestimmte Art zu arbeiten. Wir versuchen einfach, ein ehrliches Geschäft zu machen. Wir versuchen nicht, so viele Werte wie möglich zu verkaufen. Wenn wir zum Beispiel einen Kunden haben, ein Coupe-Auto kommt zu uns und dann ist ein potenzieller Kunde sehr begeistert und blablabla. Und am Ende stellt sich heraus, dass er Paramotor fliegt. Dann sagen wir ihm: Okay, wir können dir einen XC Racer verkaufen, aber es lohnt sich nicht, weil du für das Fliegen mit dem Paramotor kein Instant-Vario brauchst.

[00:34:42] Das macht keinen Sinn. Geh zu den Konkurrenten, dort kannst du ein billigeres Vario kaufen. Das ist gut für dich, das ist alles. Und der Grund dafür ist erstens, dass wir das wirklich so sehen. Es macht keinen Sinn, jemandem ein Produkt zu verkaufen, der es nicht kann oder nicht weiß, wie man es benutzt. Das ist Punkt eins. Und Punkt zwei ist, dass wir den gleichen Typen ein Jahr später wiedersehen werden, und er wird nicht erfreut sein, uns zu sehen, weil er sagen wird: „Tja, ihr habt mir etwas verkauft, das für mich zu gut ist.“

[00:35:14] Nein, das stimmt.

[00:35:15] **Gavin McClurg:** Es ist nicht dasselbe. Nein, ich verstehe das. Ich verstehe das. Ja, es ist lustig zu denken, dass etwas für jemanden zu gut ist, aber in der Paramotor-Welt verstehe ich das vollkommen. Das ergibt Sinn.

[00:35:23] **Koni Schafroth:** Ja, das ergibt keinen Sinn. So hab ich es auch gesagt. Vielleicht ist es nicht dasselbe. Vielleicht ein bisschen anders. Ich weiß nicht. Wir wollen einfach ehrlich Geschäfte machen. Wir haben zum Beispiel den Xe Tracer 2 auf den Markt gebracht. Und als wir den Xe Tracer 2 veröffentlicht haben, flog Krikkel mit Prototypen des Mini 2 GPS, den ersten X-Opes. Ich weiß nicht, ob du das gesehen hast. Ja, klar. Aber wir waren uns nicht zu 100 % sicher, ob das Solarpanel wirklich gut genug war, um das gesamte Vario zu laden. Also haben wir gesagt, okay, wir sollten lieber das größere Produkt bauen, auch wenn es größer ist als das von einigen Konkurrenten. Aber dann wissen wir, dass das Solarpanel das Vario laden wird und dass es funktionieren wird. Und sobald wir uns wirklich sicher sind, dass auch das Mini gut mit dem Solarpanel funktioniert, werden wir das Mini veröffentlichen, aber nicht vorher.

[00:36:14] **Gavin McClurg:** Und gibt es da irgendwas – das ist nur aus Neugierde, weil ich das eine noch habe. Und ich habe das in meinem Comp-Kit. Und ich benutze die Mini 3 in meinem Hike-and-Fly-Kit, nur damit ich sie nicht ständig hin- und herwechseln muss. Ich weiß, das ist verrückt, aber es ist einfach praktisch. Es verhindert, dass ich etwas vergesse. Aber gibt es da irgendwas, das mir entgeht? Ich meine, in Bezug auf das, wissen Sie, jedes Modell wird ein bisschen besser, aber was den Sound und die Genauigkeit angeht, gibt es einen triftigen Grund, auf eines der älteren Modelle upgraden zu müssen?

[00:36:47] **Koni Schafroth:** Nein, nein, das ist nicht der Fall. Nein, dafür gibt es keinen Grund. Wenn wir einen Code oder eine neue Sensor-Datenfusion haben, die auch auf den alten Varios läuft, dann ja, dann sollte man das auch für die alten Varios veröffentlichen. Die Sensoren sind zwar nicht so gut, aber meistens merkt man den Unterschied nicht.

[00:37:08] **Gavin McClurg:** Ja, das ist auch ein harter Weg, Kony. Du machst die Dinge nicht veraltet wie Apple, wo man bei jedem neuen Handy auch ein neues Ladegerät, ein neues Teil, eine neue Fernbedienung und neue Kopfhörer braucht – oh mein Gott, das macht mich wahnsinnig.

[00:37:23] **Koni Schafroth:** Nein, wir versuchen, die Produkte so gut wie möglich zu machen. Das ist vielleicht geschäftlich nicht so ideal, aber so arbeiten wir eben. Ich weiß nicht. Also,

[00:37:29] **Gavin McClurg:** Schön für dich. Das ist erfrischend. Okay, gut, lass uns über deine Flüge sprechen. Ich wollte fragen, hattest du in all diesen 30 Jahren, die du das schon machst, jemals Unfälle?

[00:37:44] **Koni Schafroth:** Ja, ich hatte einen vor drei, nein, vier Jahren. Es sind, wie immer, viele Faktoren, die da eine Rolle spielen.

[00:37:54] Ich hatte einen Gleitschirm, der – bevor ich immer Gleitschirme hatte – so war, dass der Schirm sich bei zu viel Bremskraft verbog, bevor er abkippte. Aber dieser neue Gleitschirm kippte einfach über die gesamte Spannweite ab, er kippte einfach nach hinten ab.

[00:38:12] Das ist einer der Gründe, und ein anderer war, dass ich verschiedene Varianten getestet habe und dann auf einem Hügel landen wollte. Da ist ein ziemlich großes Feld. Und ich wollte auf dem Hügel landen. Aber das habe ich nicht geschafft, es gab ein paar Wolken und ich habe nicht wirklich genau hingesehen, weil das Feld, als ich mich ihm näherte, mit Kühen bedeckt war. Aber ihr wisst schon, echte Kühe haben Hörner. Also war eine Landung dort nicht möglich. Das große Feld lag in einer Art Lee, aber da es groß ist, war das kein Problem. Und dann gab es kurz vor dem Feld so eine Art Plattform aus Beton. Auf einer Betonplattform zu landen ist also keine gute Idee, wenn man im Lee ist.

[00:39:03] Also habe ich es versucht, ich musste ausweichen und nach links fliegen. Auf der linken Seite waren Bäume und die Lee-Wirkung war stärker. Dann bin ich etwa zwei Meter über dem Boden weggefallen und bin auf den Rücken gefallen.

[00:39:17] Es war nicht gut.

[00:39:18] **Gavin McClurg:** Hast du dir den Rücken gebrochen?

[00:39:22] **Koni Schafroth:** Ja, es war nur halb gebrochen, aber ich hatte großes Glück. Ich spüre also gar nichts. Oh,

[00:39:26] **Gavin McClurg:** wow, toll. Hattest du ein ordentliches Gurtzeug mit einer großen Polsterung oder warst du einfach nur

[00:39:33] **Koni Schafroth:** gelandet oder Alki? Das hilft.

[00:39:35] **Gavin McClurg:** Nein, nein,

[00:39:35] **Koni Schafroth:** Ich hatte ein gutes, ich hatte ein Gurtzeug. Und es waren wirklich nur verschiedene Faktoren, die zu diesem Unfall geführt haben. Und ich war wirklich beschämt, weil ich davor 30 Jahre lang ohne einen einzigen Unfall geflogen bin.

[00:39:48] **Gavin McClurg:** Es ist lustig, wie die Verlegenheit dann aufkommt. Das ist ein interessanter emotionaler Aspekt unserer Arbeit. Oder es ist nur ein winziges bisschen Nachlässigkeit oder man denkt eben kurz an etwas anderes. Oder man macht einfach etwas, von dem man weiß, dass man es gar nicht hätte tun müssen.

[00:40:05] **Koni Schafroth:** Ja, und dann ist es zu spät. Und

[00:40:07] **Gavin McClurg:** dann ist es zu spät? Ganz genau.

[00:40:09] **Koni Schafroth:** Ja, ja. Ich habe in den 30 Jahren gelernt, dass Gleitschirmfliegen eigentlich sehr, sehr schwierig ist. Und meine Landeplätze werden immer größer. Und auch nach 30 Jahren kann man, wissen Sie, kann man

noch viele Probleme haben. Man kann zum Beispiel neue Dinge über Aerodynamik oder über das Wetter lernen. Dinge, von denen man nie gedacht hätte, dass sie möglich sind, aber sie passieren.

[00:40:33] **Gavin McClurg:** Ja. Ich

[00:40:34] **Koni Schafroth:** glaube, dass Gleitschirmfliegen wahrscheinlich gefährlicher ist, als wir denken, als wir glauben. Ich

[00:40:40] **Gavin McClurg:** Ich denke, das ist wahrscheinlich zu 100 %. Ich bin mir da sicher.

[00:40:45] **Koni Schafroth:** Wir haben die Grenzen ein bisschen zu weit ausgedehnt. Das ist das Problem.

[00:40:51] **Gavin McClurg:** Warum? Warum haben wir das gemacht? Was treibt uns dazu an? Ich

[00:40:56] **Koni Schafroth:** Ich weiß nicht. Ich denke, am Ende des Tages geht es einfach darum, mehr Kilometer im Logbuch zu haben, glaube ich. Ich denke, das ist der Grund. Ich weiß nicht.

[00:41:07] **Gavin McClurg:** Ja, da stimme ich dir zu. Ich denke, so etwas wie der X-Contest hat eine wirklich gute Seite, aber auch eine etwas dunkle. Es ist ja toll, die Datenbank zu haben. Es ist toll, das Wissen zu haben. Es ist fantastisch, die Inspiration zu haben. Ja, aber es gibt da eben auch eine dunkle Seite. Es gibt, weißt du, das ist nicht wirklich der Grund. Das kam in letzter Zeit oft auf. Ich möchte auf keinen Fall belehrend klingen, weil ich definitiv zu dieser Kategorie gehöre, zu 100 %. Aber es ist ein gefährliches Unterfangen.

[00:41:44] **Koni Schafroth:** Ja. Ich denke einfach, Gleitschirmfliegen ist gefährlich und es gibt bestimmte Wetterbedingungen, bei denen wir einfach nicht fliegen sollten. Der Adler kann vielleicht fliegen, aber die anderen nicht.

[00:41:58] **Gavin McClurg:** Genau.

[00:42:00] **Koni Schafroth:** Und das ist meiner Meinung nach das Hauptproblem.

[00:42:03] **Gavin McClurg:** Ja, auf jeden Fall. Ich finde, das ist interessant. Ich habe nach den X-Hops drei Shows gemacht, in denen ich viele der Teilnehmer und Athleten interviewt habe. Dabei kam mehrfach auf, dass es ziemlich gefährlich ist. Aber für Chrigel ist es am wenigsten gefährlich. Er ist der entspannteste, der am besten trainierte und der ruhigste. Und wenn man ihm zusieht, besonders wenn er vorne liegt, hat er viel Spaß. Er muss nicht, oder scheint nicht, fast so hart Gas zu geben. Während der Rest des Feldes weniger schläft, härter drückt und seine Körper immer weiter fordert, um mitzuhalten.

[00:42:53] Ja. Ich denke, am Ende geht er eigentlich das geringste Risiko ein.

[00:42:59] **Koni Schafroth:** Ich denke schon, denn das ist immer so, wenn man vorne liegt. Man muss weniger Risiko eingehen als die anderen.

[00:43:04] **Gavin McClurg:** Klar. Ja. Sicher. Klar. Nun, wir werden ihn diesen Juni bei seinem siebten Auftritt sehen. Das wird, wie immer, faszinierend. Wenn du die Uhr zurückdrehen könntest zu deinem Ich mit 50 Flugstunden, was würdest du diesem Tony sagen? Wenn du das weißt, was du heute weißt.

[00:43:25] **Koni Schafroth:** Vorsichtiger sein, würde ich sagen. Als ich auf meinen eigenen Gleitschirmen geflogen bin, als ich das Fliegen auf meinen eigenen Gleitschirmen gelernt habe, hatten wir viel Glück.

[00:43:41] Ich war Mitte 20, 22. Also ja. Heutzutage sehe ich die Dinge völlig anders. Aber ich bin viel älter.

[00:43:49] **Gavin McClurg:** Genau.

[00:43:51] Hast du gesagt, dass du Kinder hast? Nein. Aber du hast deine Partnerin Lisa erwähnt, war das ihr Name? Ja. Und fliegt sie?

[00:44:02] **Koni Schafroth:** Ja, sie fliegt auch. Ja. Okay. Sie hat über 15 Jahre lang mit mir Tandem geflogen und plötzlich meinte sie, okay, ich will es selbst lernen.

[00:44:12] **Gavin McClurg:** Wow. Warst du eine Zeit lang kommerzieller Tandempilot oder nur zum Spaß?

[00:44:16] **Koni Schafroth:** Nein, nein, nie. Nein.

[00:44:17] **Gavin McClurg:** Okay. Wow. Interessant. Ich wollte fragen, ob sich das geändert hat, wenn man Kinder hat – also, lass uns über Risiko sprechen. Wie hat sich dein Risikoprofil im Laufe der Jahre verändert?

[00:44:30] **Koni Schafroth:** Es wird immer weniger riskant.

[00:44:32] **Gavin McClurg:** Ja. Schreibst du das dem Alter zu, dem Wissen, den Unfällen, die du gesehen hast, oder allem drei?

[00:44:39] **Koni Schafroth:** Ich denke, es sind alle drei. Es sind alle drei. Man lernt einfach mehr. Man weiß mehr darüber, was passieren kann. Man sieht Dinge, die man nicht sehen möchte, und dann wird man älter. Man wird älter. Ich denke, das weißt du auch. Es ist einfach so, dass man mit dem Alter mehr nachdenkt und schlichtweg weniger Risiken eingeht. Hmm.

[00:44:59] **Gavin McClurg:** Nun, lasst uns mit einem super positiven Gedanken abschließen. Der beste Flug – das beste Flugerlebnis, das ihr je hattet – und denkt ruhig mal eine Weile darüber nach. Ich weiß, wir hatten alle viele, aber fällt euch etwas ein, das ihr teilen könnt?

[00:45:17] **Koni Schafroth:** Es gibt da einige. Nicht nur eine.

[00:45:20] **Gavin McClurg:** Erzähl mehr als eine. Wir haben genug Zeit.

[00:45:25] **Koni Schafroth:** Nein. Es ist immer absolut großartig, wenn man über die Gletscher fliegen kann, und es macht Spaß zu sehen, wie alle die Täler auf und ab hinunterjagen. Ich versuche, über den Gletscher zu fliegen, um das Finster Aarhorn oder welchen Berg da auch immer zu besteigen. Ich versuche, so hoch wie möglich zu fliegen. Das ist sehr, sehr emotional. Es ist wirklich, wirklich toll. Das ist das eine. Das andere, was auch sehr viel Spaß machen kann, ist, dass wir einmal im Urlaub auf Mallorca waren und Lisas Kinder etwas erleben wollten. Aber da war nicht viel.

[00:46:10] Aber wir hatten die Gelegenheit, ein Tandem zu mieten. Wow. Und dann sind wir mit dem Tandem bis zum Sonnenuntergang an der Küste entlang geglitten.

[00:46:21] **Gavin McClurg:** Wow. Das war

[00:46:23] **Koni Schafroth:** wirklich erstaunlich, weil wir nichts dabei hatten. Wir hätten nie gedacht, dass es zu dieser Jahreszeit Gleitschirmfliegen geben würde. Aber sie flogen und wir konnten für wenig Geld ein Tandem mieten, und das war wirklich, wirklich toll. Es kam völlig aus dem Nichts.

[00:46:42] **Gavin McClurg:** Ja. Ich bin auf Mallorca gesegelt. Ich kann mich nicht erinnern. Ich glaube, wir sind geflogen. War das etwa die Nordostseite der Insel? Wir sind von einem kleinen Berg aus geflogen, aber nicht an der Küste. Wir sind über Erde geflogen. Aber war das der Flug, den du gemacht hast, einer dieser Klippenflüge, bei denen man über dem Wasser ist?

[00:47:00] **Koni Schafroth:** Ja, ja. Es war einer dieser Flüge, ja.

[00:47:02] **Gavin McClurg:** Das ist einfach magisch. Ich hatte einen davon. Es war eigentlich dieses Bild, das überall rumgegangen ist, in Zeitschriften und so, das Jody gemacht hat. Aber ich bin geflogen. Ich weiß nicht.

[00:47:25] Ich werde

[00:47:26] **Koni Schafroth:** behalte ich für

[00:47:26] **Gavin McClurg:** dich. Ich werde

[00:47:27] **Koni Schafroth:** aufbewahren für dich. Ich werde

[00:47:27] **Gavin McClurg:** behalte es

[00:47:27] **Koni Schafroth:** für dich. Ich werde es behalten

[00:47:27] **Gavin McClurg:** ich für

[00:47:27] **Koni Schafroth:** dich. Ich behalte es für dich. Ich behalte

[00:47:28] **Gavin McClurg:** für dich auf.

[00:47:28] **Koni Schafroth:** Ich behalte es

[00:47:28] **Gavin McClurg:** für dich. Ich behalte es für

[00:47:29] **Koni Schafroth:** für dich. Ich behalte es für dich.

[00:47:29] **Gavin McClurg:** Ich behalte es für dich. Ich behalte

[00:47:30] **Koni Schafroth:** ich für dich aufbewahren.

[00:47:30] **Gavin McClurg:** Ich behalte es für

[00:47:31] **Koni Schafroth:** für dich. Ich behalte es für dich.

[00:47:33] **Gavin McClurg:** Ich behalte es für

[00:47:34] **Koni Schafroth:** dich. Ich werde

[00:47:34] **Gavin McClurg:** Ich behalte es für dich. Ich behalte es für dich. Ich behalte es für dich. Ich behalte es für dich. Ich behalte es für dich. Ich behalte es für dich. Ich behalte es für dich. Ich behalte es für dich. Der Spot war immer entweder zu unruhig oder zu stark oder zu schwach, oder du weißt, es muss einfach genau richtig sein, weil sonst landest du im Ozean. Und schließlich, am letzten Tag, an dem wir dort waren, haben wir es geschafft, und es ist bis heute so. Und das war schon lange her, ich glaube 2009 oder 2010, und es ist immer noch einer der denkwürdigsten Flüge, die ich je hatte. Ich meine, es war einfach perfekt, man musste sich keine Sorgen machen, im Ozean zu landen, und man flog einfach über den Atlantik. Ja, nächster Stopp USA. Das war... das war ziemlich besonders.

[00:48:19] **Koni Schafroth:** Wenn man auf den Storys fliegt, ist das wirklich etwas Besonderes. Das Problem ist nur, dass man, wenn man auf unseren Storys fliegt und dann zurückkommt, Urlaub braucht, weil man die Einheimischen trifft und dann endet es drei oder vier Mal um zwei Uhr morgens und man ist fix und fertig. Du...

[00:48:38] !

[00:49:08] **Gavin McClurg:** !!!!!

[00:49:39] Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer ihr eure Podcasts hört bewerten – das hilft enorm, die Sache weiter zu verbreiten. Ihr könnt auch darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt auch mit euren Freunden auf dem Weg zur Arbeit darüber reden; ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz und Musik sowie all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns finanziell unterstützen könnt, haben wir immer nur einen Dollar pro Folge gebeten, und das könnt ihr durch eine einmalige Spende für die Show tun. Wir sehen uns beim nächsten Mal in der Show.

[00:50:17] und wir sehen uns beim nächsten Mal in der Show. Danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen.

[00:50:46] Danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen.

[00:50:59] Danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen, danke fürs Zuschauen.

[00:51:09] kleine Videocasts, die wir machen, und zusätzliche kleine Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, aber von denen wir finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch unsere Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wird das ein Lifetime-Account sein. Und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu

unterstützen. Aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder CloudBase Mayhem Merchandise, T-Shirts oder Hüte oder irgendetwas gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben. Ihr solltet jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr. Und wir sehen uns in der nächsten Show. Danke.

[00:52:04] Tschüss.