

Unterm Vulkan

Podz-Glidz 69 — Roger Frey

Published	2021-11-12
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/unterm-vulkan-roger-frey-podz-glidz-69
Duration	01:03:08
Speakers	Lucian Haas, Roger Frey
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0069-unterm-vulkan-roger-frey.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	26 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	19
Show notes	19
Transcript	20
Français	35
Show notes	35
Transcript	36

Deutsch

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

Show notes

Roger Frey lebt auf La Palma. Drei Kilometer von seinem Haus entfernt brodeln seit Wochen ein Vulkan. Die Lava begräbt ganze Orte, aber auch Fliegerträume.

Stell Dir vor, Du lebst auf einer schönen Urlaubsinsel. Du betreibst eine Flugschule und bietest einen Flug-Guide-Service an. Du freust dich auf die anstehende Saison, wenn wieder viele Winterflüchtlinge aus dem kalten Europa zu Dir kommen. Und dann bricht unweit Deines Hauses ein Vulkan aus.

So ist es Roger Frey ergangen. Der 60-jährige Schweizer lebt seit 16 Jahren auf La Palma. Er ist ein ausgewiesener Kenner der besonderen Wetterverhältnisse auf der Insel. Vor Ort ist er der wichtigste Ansprechpartner für Gleitschirmpiloten, die dort sicher fliegen wollen. Doch in diesem Winter werden seine Kunden wohl ausbleiben.

Seit Wochen fließen aus neuen Kratern am Höhenzug der Cumbre Vieja auf La Palma Lavamassen übers Land, begraben ganze Orte unter sich. Und ein Ende ist nicht abzusehen.

In dieser Folge 69 von Podz-Glitz erzählt Roger, wie es ist, mit einem unablässig fauchenden Vulkan in der Nachbarschaft zu leben. Wie Momente der Faszination sich mit nervtötender Hilflosigkeit ablösen, wenn dieses zerstörerische Naturphänomen ganze Landschaften unter sich begräbt und vielen Menschen alles nimmt, was sie besaßen.

Natürlich sprechen wir auch über das Gleitschirmfliegen auf La Palma – und seine Besonderheiten. Derzeit sind die Flugregionen zwar gesperrt. Aber Roger rechnet fest damit, dass die Flieger wiederkommen, sobald der Vulkan sich beruhigt hat.

Wenn Du Podz-Glitz und den Blog Lu-Glitz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter:

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

Musik dieser Folge:

Track: Acoustic Guitar #1 | Artist: Audionautix

Acoustic Guitar #1 von Audionautix unterliegt der Lizenz Creative-Commons-Lizenz "Namensnennung 4.0".

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Künstler: <http://audionautix.com/>

- Roger berichtet fast täglich auf seinem Blog (über Vulkan, Wetter, Flugmöglichkeiten etc.)

Fühlst Du Dich von Podz-Glitz gut unterhalten? Jede Folge des Podcasts wird von mir professionell recherchiert, produziert und gut hörbar abgemischt. Damit die Qualität von Inhalt und Sound passt, stecke ich einiges an Zeit und Arbeit in jede Folge. Das geht in dieser Schlagzahl und Tiefe nicht mehr als reines Hobbyprojekt, sondern will irgendwie finanziert werden. Bist Du dabei?

Links:

- Roger Freys Website: <https://www.idafe.com/>
- Blog: https://www.idafe.com/German/51blog_de.html
- Palmaclub: <https://www.palmaclub.com/de/>

- Piloteninfos zu La Palma (pdf): https://www.idafe.com/Flyer_Piloteninfo-D.pdf
- Twitter-Kanal: https://twitter.com/efadi_LP
- Instagram: <https://www.instagram.com/roger.frey/?hl=de>
- Donnerwetter: https://www.bod.de/buchshop/donnerwetter-9783744855389?utm_source=saleswidget&utm_medium=referral&utm_campaign=saleswidget_large
- Streckenfliegen: https://www.bod.de/buchshop/streckenfliegen-9783743148727?utm_source=saleswidget&utm_medium=referral&utm_campaign=saleswidget_large

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/11/podz-glidz-69-unterm-vulkan.html>

Transcript

[00:00:01] **Roger Frey:** Ich habe eine Flugschule. Die Flugschule war vor dem Vulkanausbruch 15 Minuten von meinem Haus entfernt mit dem Auto. Das letzte Mal, als ich unten war, habe ich fünf Stunden gebraucht. Im Moment ist das ganze Gebiet evakuiert, also auch dort, wo die Flugschule ist. Und wir haben jetzt bis Ende Jahr alles absaugen müssen.

[00:00:32] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:34] **Roger Frey:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:38] **Lucian Haas:** Heute mit Roger Frey und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:00:44] Stell dir vor, du lebst auf einer schönen Urlaubsinsel. Du betreibst eine Flugschule und bietest einen Flug-Guide-Service an. Du freust dich auf die anstehende Saison, wenn wieder viele Winterflüchtlinge aus dem kalten Europa zu dir kommen. Und dann bricht unweit deines Hauses ein Vulkan aus. So ist es Roger Frey ergangen. Der 60-jährige Schweizer lebt seit 16 Jahren auf La Palma. Er ist ein ausgewiesener Kenner der besonderen Wetterverhältnisse auf der Insel. Vor Ort ist er der wichtigste Ansprechpartner für Gleitschirmpiloten, die dort sicher fliegen wollen. Doch in diesem Winter werden seine Kunden wohl ausbleiben. Seit Wochen fließen aus neuen Kratern am Höhenzug der Cumbre Vieja auf La Palma Lavamassen übers Land, begraben ganze Orte unter sich. Und ein Ende ist nicht abzusehen.

[00:01:31] In dieser Folge 69 von Podz-Glidz erzählt Roger, wie es ist, mit einem unablässig fauchenden Vulkan in der Nachbarschaft zu leben. Die Momente der Faszination, sich mit nervtötender Hilflosigkeit ablösen, wenn dieses zerstörerische Naturphänomen ganze Landschaften unter sich begräbt und vielen Menschen alles nimmt, was sie besaßen. Natürlich sprechen wir auch über das Gleitschirmfliegen auf La Palma und seine Besonderheiten. Derzeit sind die Flugregionen zwar gesperrt, aber Roger rechnet fest damit, dass die Flieger wiederkommen, sobald der Vulkan sich beruhigt hat. Wenn dir dieser Podcast gefällt, dann kannst du meine Arbeit daran auf unterschiedlichste Weise unterstützen. Du kannst helfen, Podz-Glidz bekannter zu machen. Zum Beispiel, indem du den Podcast in Gesprächen mit Fliegerfreunden oder via Social Media weiterempfehlst.

[00:02:20] Natürlich kannst du Podz-Glidz und den zugehörigen Blog Lu-Glidz auch finanziell unterstützen. Wie du ganz einfach und ohne jede Verpflichtung zum Förderer werden kannst, erfährst du auf der Website von Lu-Glidz. Und zwar dort auf der Seite Fördern. Bevor es jetzt losgeht, noch ein letzter Hinweis. Im Podcast ist immer wieder ein tiefes Grummeln im Hintergrund zu hören. Das ist der Vulkan, der auch die Aufzeichnung dieses Gesprächs mit seinem Sound untermalt hat.

[00:02:54] Roger, was macht der Vulkan?

[00:02:57] **Roger Frey:** Ja, der ändert täglich sein Gesicht. Also der hält uns jetzt schon über sechs Wochen in Atem. Und heute ist er sehr laut. Laut. Wie kann man sich das vorstellen? Grummelt das die ganze Zeit

[00:03:11] **Lucian Haas:** oder was hört man da?

[00:03:13] **Roger Frey:** Du kannst dir das so vorstellen, als ob in Hausnähe ein Düsenflugzeug auf Volldampf laufen würde und dann ab und zu so Wellen reinkommen. Also es wird mal ein bisschen lauter und wieder ein bisschen leiser und dann manchmal knallt es auch. Also er hält uns wieder in Atem. Und wie laut ist

[00:03:32] **Lucian Haas:** sowas? Also wirklich, weil du sagst jetzt Düsenjet, ist das so laut wie so ein Düsenjet oder ist das nur als würdest du sagen, okay irgendwo in zehn Kilometer Entfernung ist so ein Flughafen und den höre ich jetzt halt?

[00:03:42] **Roger Frey:** Ne, es ist wirklich laut wie ein Düsenjet. Das Haus ist in der ersten Linie, die nicht evakuiert wurde. Ich bin nördlich des Vulkans und das Ding ist drei Kilometer von meinem Haus aus ausgebrochen. Also das ist verdammt nah. Und wenn du auf den Balkon trinkst, guckst du dann direkt auf den Vulkan? Zum Glück nicht. Also jetzt bei meinem Büro habe ich ein Fenster, das guckt zwar in die Richtung des Vulkans, aber da ist zum Glück vorher noch eine Garage. Also ich muss ihn nicht täglich sehen. Du willst ihn auch gar nicht sehen. Also ständig sehen. Ne, ich mache täglich Aufnahmen, stelle die auch ins Netz. Ich sehe ihn täglich, aber ich habe genug Vulkane.

[00:04:28] Mich würde es nicht stören, wenn er morgen aufhören würde.

[00:04:31] **Lucian Haas:** Okay, jetzt ist er schon über 40 Tage dran. Ist das so wirklich, dass man sagt, eigentlich sind alle genervt davon jetzt?

[00:04:40] **Roger Frey:** Ja, also man merkt, die Leute sind, die Haut wird dünn, Leute sind ein bisschen genervt. Das passiert halt auch viel. Wir haben über 7000 Leute evakuieren müssen, die sind bei Freunden zum Teil untergekommen, suchen immer noch Wohnungen und Wohnraum und das sind dann halt einfach psychologische Belastungen, die da sind. Dann haben wir Erdbeben, laufend. Also ich finde das jetzt nicht sehr schlimm, aber es kommt immer darauf an, wie man gebaut ist. Wenn das Haushalt wackelt, das findet niemand lustig und da bekommen auch viele eigentlich Angst. Und so dieser Mix von der Ungewissheit, das belastet

[00:05:20] **Lucian Haas:** schon. Wenn es so Erdbeben gab, was heisst das für dich? Springst du dann immer schnell aus dem Haus raus, damit dir nicht die Decke auf den Kopf fällt? So schlimm ist

[00:05:29] **Roger Frey:** es nicht und die Erdbeben sind auch relativ kurz. Man soll nicht aus dem Haus springen, das ist mal das erste, dass dir nicht ein Ziegel auf den Kopf fällt, aber du hättest auch gar keine Zeit. Also das rumpst, das schüttelt einen kurzen Moment und meistens in einer Sekunde ist das durch. Aber mit

[00:05:50] **Lucian Haas:** den ganzen Geräuschen und sowas, wo du sagst, der Vulkan prägt im Grunde deinen ganzen Tag und wahrscheinlich auch die Nacht.

[00:05:56] **Roger Frey:** Kannst du überhaupt schlafen? Ich kann gut schlafen. Letzte Nacht ist die erste Nacht, wo ich zweimal wegen Erdbeben erwacht bin. Also sonst schlafe ich eigentlich durch. Aber ich merke, ich schlafe oberflächlicher wie vorher. Also man ist den ganzen Tag irgendwie noch ein bisschen müde. Hast du dann Ohrstöpsel drin, um dieses Fauchen von dem Vulkan quasi raus zu drängeln? Ich habe zum Glück das Haus renoviert vor ein paar Jahren und habe sehr, sehr gute Fenster reingemacht. Also ich kann zumachen und dann höre ich einfach noch sein Background brummen und da kann man sich dran gewöhnen. Wenn du jetzt

[00:06:27] **Lucian Haas:** täglich vor das Haus trittst und dann immer siehst, der faucht jetzt immer noch. Was empfindet man dabei? Ist das auch so, dass du mal sagst,

[00:06:38] einfach nur Demut? Oder was sind das für Gefühle?

[00:06:42] **Roger Frey:** Ich kann es vielleicht am besten beschreiben, die ganze Spannweite. Wenn man in der Nacht auf den Vulkan guckt, wenn wir Passatlage haben und die Wolken weggeblasen werden, dann sieht man diesen Vulkan einfach. Er ist irgendwie faszinierend, hat auch eine gewisse Ästhetik. Wenn ich dann aber den Kopf ein bisschen Richtung Meer drehe, ist dort, wo ich früher eigentlich Dörfer und Häuser und alles Mögliche gesehen habe, ist nur noch schwarz. Das ist ein Riesen-Lava-Feld, das sich da aufgetan hat. Es gibt die ganze Bandbreite von Faszination und der gewissen Ästhetik und dem Leid, das hier die Leute erfahren haben mit dem Vulkan. Da ist einfach alles drin. Ein bisschen ein komisches Gefühl fast.

[00:07:24] **Lucian Haas:** Du hast vorhin gesagt, 7000 Leute sind jetzt nicht in ihren Häusern. Ich meine, viele Häuser wurden ja auch zerstört. Wie viele von den 7000 sind eigentlich so, dass sie sagen, die haben wirklich Haus und Hof und Grund verloren, weil da jetzt die Lava drüber ist?

[00:07:37] **Roger Frey:** Also, es gibt da unterschiedliche Angaben. Der Copernicus-Satellit, der zählt Gebäude. Da sind es zweieinhalbtausend. Aber Gebäude heißt Strukturen. Also ein Haus mit einem Pool und einer Garage zählt aus drei Gebäuden. Wirklich zerstört sind es mit Zahl gestern, ich muss da schnell gucken, sind es etwas über 1000. Also 1100 wirklich Wohnhäuser. Das ist für eine Insel mit 82.000 Einwohnern extrem viel.

[00:08:09] **Lucian Haas:** Da ist aber auch ja das Land im Grunde verloren gegangen, weil da ist jetzt einfach Lava drauf. Man könnte nicht einfach sagen, an die Stelle baue ich wieder mein Haus zurück, wenn der einmal aufhört. Sondern man muss wirklich sagen, da liegt jetzt so ein Stück irgendwann erkalteter Stein, mit dem man aber erstmal nicht viel anfangen kann. Also auch das Land ist ja auch erstmal als Land als solches verloren. Oder sehe ich das falsch?

[00:08:29] **Roger Frey:** Das siehst du völlig richtig.

[00:08:34] Ein Bekannter, der auch das Haus verloren hat, hat klipp und klar gesagt, schau, wenn mir das Haus abgebrannt wäre, dann hätte ich noch das Land. Dann könnte ich wieder von vorne anfangen. Aber mit zehn Metern Lava auf dem Grundstück kannst du eigentlich im Moment nichts machen. Oder man kann schon was machen, aber es dauert deutlich länger natürlich.

[00:08:51] **Lucian Haas:** Und hast du das bei vielen Leuten gesehen? Du bist drei Kilometer selber auch von diesem Vulkan entfernt. Musst du selber auch fürchten, dass Lava zu dir kommen könnte? Oder bist du so an einem Hang gelegen, dass du sagst, der Vulkan wird immer, alles was er ausbricht, wird immer Richtung Meer irgendwie fließen, aber bei mir gar nicht ankommen?

[00:09:10] **Roger Frey:** Also wenn sich die Situation nicht grundlegend ändert, das heisst, wenn der Vulkan dort bleibt, wenn es nicht einen zweiten Vulkan gibt, dann ist mein Haus im Moment in Bezug auf fließende Lava nicht in Gefahr. Die Lava fließt nach Westen. Ich bin im Norden des Vulkans. Der Vulkan hat den Konus auf etwa 1000 Meter über mir. Mein Haus steht auf 600 Meter. Also das reicht einfach vom Gefälle und von der Lage und von allem nicht aus. Also die Lava wird nach Westen fließen. Aber es kann natürlich sein, dass sich grundlegend was ändert noch. Das ist nicht auszuschliessen.

[00:09:44] **Lucian Haas:** Der Vulkan könnte an einer anderen Stelle auch noch mit Lava rauskommen und dann sagen, das ist dann viel näher an deinem Haus, beispielsweise.

[00:09:50] **Roger Frey:** Das ist theoretisch möglich. Das ist ein zweiter Vulkan, dass sich ein zweiter Vulkan bildet. Wenn der Druck zu groß wird im System, wir haben im Moment zwei Magmakammern, unten unter der Insel. Die eine zwischen 10 und 15 Kilometern und die zweite auf etwa 35 Kilometer Tiefe. Wenn dort zu viel reinfließt, das vorne nicht rausfließen kann, ist es theoretisch möglich oder auch praktisch, dass sich diese Magma, die dann hochdrückt, einen neuen Weg sucht. Hast du da

[00:10:21] **Lucian Haas:** auch de facto wirklich jetzt auch Angst, dass du sagst, ich könnte hier wirklich auch mein eigenes Haus verlieren oder verdrängt man so etwas? Ich sehe jetzt, das ist jetzt da hinten, ich bin eigentlich noch safe.

[00:10:35] **Roger Frey:** Also ich bin halt nicht so der extreme Emotionale. Ich schaue das etwas wissenschaftlich an und die Wahrscheinlichkeit, dass es noch weiter Richtung Norden geht, ist deutlich kleiner, weil der Weg länger ist. Also die Magmakammern sind südlich des Vulkans gelegen und wenn die einen neuen Weg suchen, Physik ist der Weg des geringsten Widerstandes, wenn das noch drei, vier, fünf Kilometer weiter Richtung Norden geht, dann ist es fast ausgeschlossen. Also ich bin eigentlich ganz ruhig. Aber

[00:11:04] **Lucian Haas:** wenn ich das richtig sehe, hast du ja zumindest dann doch schon etwas verloren, weil letzten Endes hast du auf gewisse Weise deinen Job verloren, den du hastest. Du arbeitest als Gleitschirmguide auf La Palma und wenn ich es richtig sehe, ist wahrscheinlich diese ganze Saison, die klassische Wintersaison auf La Palma wahrscheinlich durch den Vulkan vollkommen gelaufen. Da hast

[00:11:27] **Roger Frey:** du absolut recht. Also ich bin flüsterig,

[00:11:29] **Lucian Haas:** ich bin

[00:11:29] **Roger Frey:** Fluglehrer, ich habe eine Flugschule. Die Flugschule war vor dem Vulkanausbruch 15 Minuten von meinem Haus entfernt mit dem Auto. Das letzte Mal, als ich unten war, habe ich fünf Stunden gebraucht. Das aber mit Polizeikontrollen, Begleitung und allem Möglichen. Im Moment ist das ganze Gebiet evakuiert, also auch dort, wo die Flugschule ist. Und wir haben jetzt bis Ende Jahr alles absagen müssen. Also November, Dezember haben wir abgesagt. Ob im Januar was möglich ist, das werden wir gucken. Also ich muss halt zuwarten.

[00:12:06] **Lucian Haas:** Für alle, die dich jetzt noch nicht so kennen. Du sagst Flugschule auf La Palma. Was bietest du dort eigentlich genau an? Kann man dort wirklich auch sagen, ich will als Flugschüler ohne Flugerfahrung zu dir kommen und lerne das dann auf La Palma? Oder was ist das, was du dort anbietest?

[00:12:20] **Roger Frey:** Nein, das machen wir eigentlich nicht. Wir haben auch eine Flugschule. Wir bilden auch Leute aus, aber die Ausbildung bei uns dauert extrem lange. Also wenn ein Flugschüler da ist, weil wir halt komplexe Wetterbedingungen haben, dauert eine Ausbildung ungefähr ein Jahr. Also wir können das nicht Leuten anbieten, die hier in den Urlaub kommen. Da wollen wir seriös sein und bleiben und darum muss man hier eigentlich den Wohnsitz haben. Dann das Zweite ist, wenn wir ausbilden, wir haben keine Ausbildungserlaubnis, um nach DHV-Richtlinien zu schulen, weil wir einfach die Auflagen nicht erfüllen können. Also wenn wir ausbilden, dann würden wir nach Schweizer Richtlinien schulen. Ich bin auch Schweizer Fluglehrer oder nach spanischen Richtlinien. Das heisst, eine Prüfung müsste man hier in Spanien machen oder dann in der Schweiz.

[00:13:08] Aber das machen wir eigentlich nicht, weil es zu kompliziert ist. Also wir bilden eigentlich Weiterbildung an. Dieser Guideservice, den wir entwickelt haben, der richtet sich an Piloten, die schon Erfahrung haben. Also nicht prüfungsreif, sondern geprüft sind und auch schon

[00:13:25] und wir bilden die weiter mit Meteorologie. La Palma ist wunderbar, um da wirklich ganz, ganz viel zu erklären, weil es ein Mikrokosmos ist. Und wir begleiten auch die Leute, weil wir hier im Lee fliegen. Das ist eine spezielle Geschichte. Das kann man hier ganz safe machen. Die Thermik hier im Lee ist super sanft und schön zum Fliegen. Aber das Wetter kann sich sehr schnell verändern und dann sind wir mit allen unseren Piloten in Kontakt und würden das denen auch mitteilen, dass sie dann landen gehen würden.

[00:13:55] Das ist ein riesiges Paket, das wir haben.

[00:13:56] **Lucian Haas:** Über das besondere Inselwetter würde ich gleich später auch noch mal gerne mit dir ein bisschen reden. Bleiben wir erstmal noch mal bei der Flugschule. Wie bist du überhaupt als Schweizer dazu gekommen, auf La Palma eine Flugschule zu eröffnen?

[00:14:10] **Roger Frey:** Also ich bin als Schweizer dazu gekommen, zuerst mal nach La Palma zu gehen. Also ich hatte einen Job in der Pharmaindustrie und habe dann irgendwann einmal gesagt, ich mache jetzt ein Sabbatical, ich steige jetzt mal aus, mache was anderes.

[00:14:26] Dann habe ich mich hingezogen und dann eben einmal kam der Gedanke, dass ich mein Hobby zum Beruf machen könnte und wurde dann erst Fluglehrer. Also ich habe dann die Ausbildung zum Fluglehrer gemacht, weil ich gesagt habe, ich könnte hier so etwas anbieten, also so einen Guideservice, weil ich gedacht habe, oder relativ schnell realisiert habe, dass das Bedürfnis da ist, weil die Insel halt sehr komplex ist. Aber ich wollte das nicht als Pilot machen, sondern ich habe gesagt,

[00:14:56] ich will das zum Fluglehrer machen, habe den Schweizer Fluglehrer abgeschlossen und danach noch den deutschen Fluglehrer gemacht, um einfach auch die fachliche Kompetenz dann zu haben, dass das Produkt auch gut ist.

[00:15:06] **Lucian Haas:** Und warum jetzt gerade La Palma? Ich meine, du hast gesagt, du hattest da schon ein Haus, das ist so, aber was reizt einen, auf La Palma fliegen zu gehen und da dann auch Guideservice anzubieten? Ich bin vor

[00:15:19] **Roger Frey:** fast 30 Jahren zum ersten Mal nach La Palma gekommen, um Gleitschirm zu fliegen.

[00:15:25] Ein Freund von

[00:15:26] **Lucian Haas:** mir hat... Gab es damals denn überhaupt schon eine Infrastruktur auf der Insel? Nein. Um sowas zu machen oder war das absolut wild und du konntest hingehen und sagen, ich starte mal hier und probiere das mal aus?

[00:15:37] **Roger Frey:** Das war absolut wild. Es gab an der Krippe noch keinen Startplatz. Wir haben Startplätze selber gesucht und dann ausprobiert.

[00:15:44] Man musste sich auch zu der Zeit noch ein bisschen nach dem Material richten. Also die Gleitzahlen waren nicht so gut. Man konnte da nicht überall starten.

[00:15:55] Wir haben alles selber ausprobiert. La Palma ist für einen Schweizer so, man hat alles ein bisschen auf einer kleinen Insel. Man hat die Berge.

[00:16:09] Das ist etwas, was mich sehr fasziniert hier eigentlich an der Insel. Die Landschaft ist wunderschön. Wenn ich gerade einen Vulkan spucke. La Palma hat mich vom ersten Moment an eigentlich fasziniert, weil es auf sehr, sehr kleinem Raum viele Berge hat, sehr steil ist. Die Natur ist hier sehr eindrücklich und gewaltig. Jetzt mit dem Vulkan noch gewaltiger. Beim ersten Mal, als ich auf diese Insel kam, habe ich eigentlich schon mein Herz hier gelassen. Wie hoch sind die Berge auf La Palma? Was

[00:16:42] **Lucian Haas:** ist so das Höchste?

[00:16:43] **Roger Frey:** Der höchste Berg ist 2426 Meter hoch, der Muchacho. Die Insel ist klein. Sie ist nur 48 Kilometer lang. Im breitesten Punkt etwa 25 Kilometer breit. Also eine relativ kleine Insel. Sie ist in Bezug auf diese relativ starke Anhöhe eine der steilsten Inseln der Welt. Ist

[00:17:04] **Lucian Haas:** das so ähnlich wie Madeira? Von der Vorstellung, dass es auch sehr steile Küstenbereiche dann immer gibt und so?

[00:17:09] **Roger Frey:** Ja, genau.

[00:17:10] **Lucian Haas:** Ähnlich wie Madeira. Nun ist das ja fürs Fliegen nicht gerade so einfach, weil man sagt, okay, man hat immer steile Küstenbereiche, wahrscheinlich auch wenig Bereiche, wo man vernünftig landen kann und sowas. Warum wählt man sich gerade sowas aus, um zu sagen, okay, da mache ich dann auch noch eine Flugschule und biete da Guideservice an?

[00:17:30] **Roger Frey:** Meine Idee war, ich wollte nach La Palma kommen. Ich wollte mal hier ein Jahr verbringen. Ich bin dann hier geblieben. Das war so die Grundstruktur. Ich hatte mein Haus, mein Grundstück.

[00:17:46] Mein Hobby zum Beruf machen, das war von Anfang an nicht klar. Ich wusste, ich will irgendwas machen, irgendwas anderes. Da habe ich verschiedene Sachen geprüft, also vom Restaurant eröffnen über eine Bierbrauerei, alles mögliche. Ich habe dann aber irgendwie gefunden, ja, vielleicht doch das Hobby zum Beruf machen, weil ich eben gesehen habe, dass man hier sicherlich auch präsentieren kann. Dann habe ich mich mit dem spanischen Fluglehrer zusammengetan, der hier schon Tandem geflogen ist und wir haben das jetzt gemeinsam aufgezoogen und machen das jetzt auch schon 16 Jahre gemeinsam.

[00:18:27] **Lucian Haas:** Die klassische Saison auf den Kanaren und auch auf La Palma, steht auch bei dir auf der Seite, ist meistens so irgendwie Oktober bis März, habe ich gelesen. Kann man in den klassischen Sommermonaten nicht gut auf La Palma fliegen oder ist das einfach nur, weil man sagt,

[00:18:43] wir können auf den Kanaren fliegen, da kommt keiner nach La Palma geflogen, wir bieten das dann hauptsächlich im Winter an?

[00:18:48] **Roger Frey:** Also es gibt etwa 2-3 Monate im Sommer, wo es wirklich schwierig ist. Warum? Was hier ganz wichtig ist auf La Palma ist, dass es tagsüber dann eine Stratuswolke gibt im Lee, die dämpft die ganze Geschichte etwas, weil wenn die Sonne da auf diese schwarzen Lavafelder einfach den ganzen Tag draufknallt, dann ist die Thermik halt klein, schwierig zu zentrieren und auch etwas hackig. Im Sommer gibt es dann vielleicht 2 Monate, wo wir

auch extrem viele Windwechsel haben und das ist halt sehr anspruchsvoll. Also wenn man Westwind hat, fliegt es super, aber das dreht dann von Nord auf Süd und manchmal 7 Windwechsel an einem Tag und da kann man nicht mehr anständig etwas anbieten, wo man sagen kann, die Leute haben dann Spass. Also ich gehe manchmal fliegen, manchmal habe ich es nach 15 Minuten die Schnauze bereits voll, weil es einfach zu anspruchsvoll ist.

[00:19:38] **Weil**

[00:19:38] **Lucian Haas:** du auch als Local, es dir dann sogar schwer fällt, die Verhältnisse immer richtig einzuschätzen.

[00:19:43] **Roger Frey:** Ich kann es gut einschätzen, aber es ist mir einfach dann zu blöd. Weißt du, wenn du permanent gegen einen Wind ankämpfen musst und dann noch Hackthermik hast, das macht keinen Spass, ich bin ja nicht im Wettbewerb.

[00:19:57] **Lucian Haas:** Und in den Wintermonaten ist das alles etwas gedämpfter, würdest du sagen, und deswegen, dann wird die Insel fliegbar?

[00:20:03] **Roger Frey:** In den Wintermonaten, also schon August ist eigentlich auch gut, es

[00:20:08] **Lucian Haas:** sind einfach

[00:20:08] **Roger Frey:** keine Leute. Also wir bieten das wirklich nur im Winter an, weil wir können keinen Guideservice aufrechterhalten für zwei, drei Personen. Also wir brauchen halt auch ein gewisses Volumen, um dann diese ganze Infrastruktur zu betreiben, den Bus und alles. Ja, wir öffnen normalerweise im Oktober oder November bis in März.

[00:20:29] **Lucian Haas:** Wenn jetzt Leute gerade für Wintermonate sagen, ah, ich will gerne aus dem europäischen Winter fliehen, Kanaren bieten sich, jetzt gibt es die verschiedensten Kanaren, Inseln. Was ist das Interessanteste, warum sollte ich nach La Palma kommen und nicht Teneriffa wählen oder Lanzarote oder El Hierro oder irgend sowas?

[00:20:51] **Roger Frey:** La Palma ist

[00:20:53] insofern eigentlich wirklich eine gute Wahl, weil wir hier für die Piloten eine sehr, sehr gute Infrastruktur haben, das findet man nicht mal auf Teneriffa, die Gleitschirminsel schlechthin. Wir haben eine kleine Flugschule, wir sind die einzige Flugschule, aber wir bieten auch Transportmöglichkeiten zum Beispiel an für Piloten, die nicht in unserem Guideservice drin sind. Die können also auch mit uns hochfahren. Wir bieten unterschiedliche Pakete an, also man kann bei uns ein Wochenpaket buchen oder auch nur tageweise mit uns fliegen. Und dann das Fliegen hier ist zwar in einem kleinen Raum, aber wenn man hier einen Streckenflug dann hinbekommt, ist das eine ganz tolle Geschichte.

[00:21:39] Es ist schwierig, hier große Strecken zu fliegen, auch mental, weil man dann halt so planen muss, dass man nicht irgendwo in einem Lavafeld landen muss. Aber wenn man es hinbekommt, ist es wunderbar und es klappt auch ganz gut.

[00:21:53] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt schon siehst, was der Vulkan eigentlich auf La Palma in Anführungszeichen angerichtet hat bzw. hinterlassen hat, würdest du davon ausgehen, dass die Fliegerei auf La Palma jetzt eine deutlich andere auch dadurch würde, weil sich jetzt so viel an der Umwelt auf gewisse Weise umstrukturiert hat?

[00:22:11] **Roger Frey:** Glaube ich nicht. Der Bereich, wo der Vulkan ausgebrochen ist, ist eh schon ein schwieriger Bereich zum Fliegen gewesen. Da sind nicht viele Piloten, die in diesen Bereich geflogen sind. Der Hauptflugbereich ist Los Campanarios Jerez, das ist deutlich südlicher vom Vulkanausbruch und die normalen Streckenflüge, die werden nach Süden gemacht. Dort ist es einfacher. Richtung Norden ist die Thermik schwieriger und wie gesagt, da sind nicht viele Piloten dorthin geflogen. Es kann sogar sein, dass der Vulkan den Wind positiv beeinflusst, dass wir weniger Föhnneinbrüche in Bordeaux haben, aber das muss sich zeigen. Das ist jetzt meine Theorie, die ich da gestrickt habe.

[00:22:56] Ob das dann wirklich so ist, das muss sich zeigen.

[00:22:59] **Lucian Haas:** Du hast gerade Föhn gesagt. Föhn denkt man normalerweise immer Alpen, dort gibt es Südföhn oder auch Nordföhn und sowas. Jetzt sprichst du plötzlich von Föhn auf La Palma. Erklär mal so ein bisschen,

was macht das Besondere an den Wetterverhältnissen auf dieser Insel aus?

[00:23:15] **Roger Frey:** Also, was ganz besonders ist, ist halt, dass wir auf einem sehr kleinen Raum unterschiedlichstes Wetter haben. Wir konnten oder können in Portonau fliegen, wo unter Umständen der Flughafen geschlossen ist. Auf der anderen Inselseite. Eine gerade Linie 12-15 Kilometer.

[00:23:38] **Lucian Haas:** Also der offizielle Flughafen ist, um das nur einzuordnen zu können, ist auf der Ostseite der Insel. Portonau ist auf der Westseite der Insel und dazwischen ist ein höherer Gebirgszug im Grunde, der die beiden Seiten voneinander deutlich trennt.

[00:23:51] **Roger Frey:** Genau, dazwischen ist ein Gebirgszug, der heisst Cumbre Vieja. Der trennt, der ist ziemlich Nord-Süd verläuft, der trennt beide Inselseiten. Man kann sich das so vorstellen, wie in der Schweiz, oder auch im Alpenbereich allgemein, nicht nur der Schweiz, die Nordalpen und die Südalpen. Nur halt hier auf sehr kleinem Raum. Dann kommt dazu, dass wir hier im Winter, bedingt durch das Azorenhoch, eine Inversion auf etwa 1000 Meter haben. Also auf 1000 Meter oder mehr gibt es eine Inversion. In der Schweiz, in den Alpen ist die deutlich höher. Immer. Und diese Inversion, die trennt dann auch das Wetter in ein Wetter unten und ein Wetter über der Inversion. Und so haben wir also schon, wir haben unten oben, wir haben Ost-West und Nord-Süd, also es kann sein, dass wir acht verschiedene Wetterlagen haben auf dieser kleinen Insel.

[00:24:43] **Lucian Haas:** Je nachdem, wo man sich auf der Insel befindet und in welcher Höhe man sich auf dieser Insel dann jeweils befindet. Ganz genau. Was heisst Wetterlagen, sowohl was Wind und Windrichtung und Windstärke betrifft, oder auch noch, was spielt da sonst noch alles mit rein?

[00:24:57] **Roger Frey:** Alles. Es kann regnen, also im Nordosten kannst du von starken Regen überrascht sein und wir im Südwesten, wir fliegen. Luftlinie 25 Kilometer. Also es ist alles möglich. Nebel, Regen, kalt, im Winter Schnee zum Teil, dann Föhnneinbrüche, dann normale fliegbare Wetterlagen, wo es an anderen Orten stürmt. Es ist einfach ein bisschen verrückt.

[00:25:30] **Lucian Haas:** Was ist ein typischer Föhnneinbruch auf La Palma? Wie sieht sowas aus?

[00:25:36] **Roger Frey:** Also wir fliegen hier ja im Lee. Das heisst de facto haben wir Nordostpassat. Der Nordostpassat ist normalerweise auf Meereshöhe am stärksten. Das ist das, was man so ein bisschen sich damit auseinandersetzen muss, weil normalerweise in den normalen Fluggebieten nimmt der Wind mit zunehmender Höhe zu. Und hier nimmt der Wind mit zunehmender Höhe normalerweise ab. Das heisst, wir sind geschützt, hinter diesem hohen Gebirgszug, den wir vorhin erwähnt haben, der fast 2000 Meter hoch ist. Und dann haben wir noch diese Inversion, die auf 1000 Meter da ist. Und diese Inversion, die hält den Wind ab bis zu einem gewissen Mass. Das kann man thermodynamisch erklären. Es darf einfach nicht zu stark blasen. Und die Inversion muss stark genug sein.

[00:26:24] Also können wir unter dieser Inversion im Lee von den Bergen in einen Bereich, der

[00:26:30] vielleicht in der Länge 15, 10, 15 Kilometern ist und in der Breite auch etwa 10 Kilometer. In diesem Bereich kann man dann Gleitschirmfliegen.

[00:26:39] **Lucian Haas:** Das ist sowas wie der safe, gesicherte Bereich, wo du sagst, da ist das Wetter

[00:26:46] **Roger Frey:** brauchbar. Genau. Normalerweise. Es kann natürlich auch sein, dass die ganze Insel fliegbar ist. Also wenn der Passat mit zunehmender Höhe ganz schwach wird, dann kann es sein, dass wir auf Meereshöhe noch 20, 30 km/h Nordostwind haben und dann aber über die Insel hinausfliegen können. Solche Lagen gibt es auch. Das ist eine Übergangslage, wo es dann keine Inversion hat. Dann plötzlich kann man über die Insel fliegen und sieht unten das Meer mit weißen Schrammkronen, weil der Wind so stark ist.

[00:27:16] **Lucian Haas:** Wie lange hast du gebraucht, um selbst dieses besondere Inselwettersystem zu verstehen und dir das erklären zu können, welche Faktoren eigentlich was bedingen und wann man da auch dann sicher fliegen kann?

[00:27:29] **Roger Frey:** Also ich habe Jahre gebraucht. Jahre habe ich auch mich hingesezt, immer wieder. Ich bin früher immer in den Urlaub nach La Palma gekommen, habe geguckt, habe die Wolken angeschaut. Bis ich dann wirklich die Erklärung hatte, also ich habe mir dann ein Modell zurechtgelegt, aber um es dann auch physikalisch zu

erklären, dafür brauchte ich noch die Fluglehrerausbildung. Das heißt, in der

[00:27:52] **Lucian Haas:** Fluglehrerausbildung hast du die meteorologischen Grundlagen gelernt, die du brauchtest, um dir dieses Inselwetter erklären zu können? Ganz genau. Dann hast du aber gute Meteor-Lehrer wahrscheinlich gehabt.

[00:28:04] **Roger Frey:** Ja, wir hatten gute Meteor-Lehrer und was auch sehr wichtig war, beim Schweizer Fluglehrer, wenn du eine Sondierung nicht erklären kannst, dann wirst du die Prüfung nie schaffen. Also das ist ganz ein wichtiger Punkt und meteorologische Sondierungen sind hier für La Palma eigentlich sehr, sehr grundlegend, um dann auch zu erklären zu können, was der Wind und was Wolken machen.

[00:28:33] **Lucian Haas:** Werden denn auf La Palma selber Sonden auch steigen gelassen? Also gibt es wirklich real gemessene Sondierungen oder basierst du das alles nur auf Modellsondierungen, GFS-Modell oder sonstiges?

[00:28:44] **Roger Frey:** Gut, man basiert ja immer auf einem Modell, weil die Sondierungen passieren zweimal am Tag. Aber ich vergleiche die Modelle natürlich mit den echten Messungen. Es gibt eine Messung zweimal am Tag auf Teneriffa. Wir sind nur 100 Kilometer weg, normalerweise in Nordostpassat. Das heisst, die Luftmasse, die dort gemessen wird, die kommt auch zu uns.

[00:29:05] Und die Modelle, die ich benutze, die sind eigentlich ganz

[00:29:11] **Lucian Haas:** brauchbar. Können denn so, wenn du sagst, die Insel ist ja relativ klein, werden denn solche Inseln in diesen Wettermodellen, die ja häufig nicht so super feines Raster dann auch schon haben, gerade diese globalen Modelle, die dann auch die Kanarischen Inseln erfassen, werden die denn da überhaupt vernünftig abgebildet da drin?

[00:29:28] **Roger Frey:** Also ich benutze Modelle, wo die Inseln nicht abgebildet werden. Weil sobald mit Algorithmen dann irgendwas reingerechnet wird, dann kommt manchmal auch wirklich Mist daraus. Also ich nehme das GFS-Modell, das hat kein Höhenprofil für La Palma drin. Und ich mache dann meine eigenen Überlegungen aufgrund dessen, was ich in diesem Profil sehe. Dann weiss ich, was der Wind an der Insel selber macht. Aber wenn die Modelle beginnen, irgendwas zu rechnen, dann ist mir nicht so wohl.

[00:30:00] **Lucian Haas:** Das heisst also, du guckst dir wirklich an, der Wind, wie er quasi vereinfacht gesagt über dem offenen Meer wehen würde in den verschiedensten Höhenschichten und dann aus deiner Erfahrung sagst du, okay, dieser Wind bis zu der Höhe wird von dieser Insel auf jeden Fall abgeblockt und kommt dann eben nicht mit dieser Stärke auf der anderen Seite an. Und nur wenn ich jetzt sehe, die Inversion ist höher als, weiss nicht, was du als Durchschnittswert für deine Insel dann nimmst, wenn das dann höher ist, dann habe ich vielleicht die Gefahr, dass der Nordostpassat dann entsprechend als Föhn auch auf die andere Seite durchbrechen kann.

[00:30:31] **Roger Frey:** Absolut nicht. Also ich nehme Rohdaten, die gemessenen und die berechneten Rohdaten für Wind, für Feuchtigkeit und für Temperatur und dann denke ich die Insel dort selber rein und sage, okay, also auf dieser Höhe, wenn der Wind auf 1500 Meter so stark ist, dann bläst er halt über diesen Pass, den wir haben auf dieser Höhe. Und ich kann das aus der Erfahrung und es ist mir lieber, ich mache es, wie das irgendein Modell irgendwas rechnet, was ich da nicht genau weiss, was es tut. Nun ist das ja

[00:31:04] **Lucian Haas:** etwas, wenn du sagst, du fährst schon seit 30 Jahren auf dieser Insel und fliegst da jetzt auch, ich glaube 2005 hast du dort angefangen auch zu fliegen, sehe ich das richtig? Also 1994 habe ich angefangen auf La Palma zu fliegen. Ja, okay, dann bist du schon wirklich sehr lange auch auf der Insel und bringst enorm viel Erfahrung dann natürlich mit. Wie schnell würdest du da, oder würdest du überhaupt Piloten, die einfach so auf die Inseln kommen, in irgendeiner Weise zutrauen, dass die sowas wettertechnisch einschätzen könnten, was dort los ist?

[00:31:33] **Roger Frey:** Da gibt es die ganze Bandbreite natürlich an Piloten. Also wenn ein Pilot wirklich meteorologisch sich gut weitergebildet hat, auch interessiert ist, dann kann man dem relativ schnell erklären, wie das auch funktioniert. Das ist auch so, also wir haben auch Flugschulen, die zu uns in den Guideservice kommen und wir machen da Wetterausbildung und die Leute, die profitieren sehr viel. Also das kann auch ein Pilot sicher selber auch einschätzen, aber aufpassen, nicht überschätzen. Also es ist dann besser, wenn man wirklich sagt und die Dinge genau begreift, weil von lustig und tralala zu kritisch ist dann plötzlich ein dünner Grad.

[00:32:11] **Lucian Haas:** Wie häufig passiert es dann noch, dass besuchende Piloten auf La Palma quasi in eine Wetterfalle geraten? Ist zum Glück sehr selten

[00:32:20] **Roger Frey:** geworden. Also ich glaube auch unsere Flugschule, unser Guideservice hilft da positiv mit, weil wir sind, wenn die Piloten Fragen haben, die nicht in unserem Guideservice sind und wir Zeit haben, dann helfen wir denen natürlich auch. Also es ist deutlich weniger geworden, dass Unfälle passieren aufgrund von meteorologischen Bedingungen.

[00:32:44] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt sagen würdest, von x Piloten, die auf die Insel kommen, wie viele oder welcher Anteil davon hat dann Kontakt zu dir auf gewisse Weise, sodass du auch sagen kannst, auch wenn du vielleicht nicht das Guiding für sie direkt machst, aber dass du sagst, letzten Endes profitieren sicherlich 80 % der Leute oder sowas, die hier herkommen, kriegen dann auch etwas von mir geboten, um eben das Wetter einschätzen zu können?

[00:33:07] **Roger Frey:** Also ich würde sagen 100%. Ich publiziere in der Wintersaison auf meiner Homepage täglich ein Wetterbriefing. Das kann jeder lesen. Und ich mache das auch und weil die Piloten halt dann auch vielfach kommen und mich fragen, wie wird das Wetter heute? Und für sowas habe ich schlichtweg keine Zeit. Ich kann nicht individuell für jeden noch eine Beratung machen. Also ich mache frühmorgens, stelle ich das aufs Internet und dann können die Leute das angucken. Wenn daraus dann Fragen resultieren, also einer mich fragt zum Beispiel, du, du hast da geschrieben, das sei so und so, wie erklärt sich das? Dann würde ich dann jederzeit weiterhelfen. Solange wir Zeit haben. Manchmal haben wir 15 Leute im Guideservice und da kann ich halt dann auch nicht mehr auf jeden Einzelnen eingehen, der nicht bei uns gebucht hat.

[00:33:59] **Lucian Haas:** Inseln haben ja so zwei Meteorologen, also haben noch viel mehr, aber so zwei typische strömungstechnische Effekte, sage ich mal. Den einen, dass sie nicht natürlich den Höhenwind auf gewisse Weise abblocken, dass er über die Insel drüber geht oder auch nicht. Die andere aber auch, dass Wind natürlich um die Insel seitlich herumgelenkt wird und dann im Lee der Insel dann auch entsprechende Leewirbel dann wieder entstehen und die dort den Wind dann auch wieder anders auf die Küste wieder fallen lassen. Weil sich einfach dann quasi wie so ein Rückwirbel dort herausbildet. Gibt es sowas auch ganz typisches, was auf La Palma dann entsprechend herrscht? Absolut.

[00:34:36] **Roger Frey:** Das ist eigentlich der Motor für unser gutes Wetter. Wenn wir auf Meereshöhe Nordostpassat haben, dann werden wir im Norden und im Süden von der Insel wird dieser Wind abgelenkt. Und an dieser Zone vom Wind zu keinem Wind, wo man sieht Schaumkron, keine Schaumkron, dort passiert ein Ansaug-Effekt. Also im Süden wird die Luft vom Norden angesaugt und im Norden wird die Luft vom Süden angesaugt. An diese Windlinie. Das heißt, wir haben mindestens drei Strömungen, ein Westwind, ein Nordwind und ein Südwind auf der Lehseite, resultierend von dem, was du vorher erklärt hast.

[00:35:16] **Lucian Haas:** Und dann auch quasi entsprechende Konvergenzbereiche, wo diese Strömungen zusammentreffen, dass man auch sagen kann, dort geht es dann, trägt es dann auch besonders gut, weil ich ständig auch, auch wenn es vielleicht langsam ist, aber ständig auch großflächig steigende Luftmassen habe?

[00:35:31] **Roger Frey:** Das gibt es, diese großflächig steigenden Luftmassen, die sollte man aber meiden, diese Konvergenzen, weil wenn wir zum Beispiel nach Süden fliegen, dann wird der Nordwind, je näher wir an diese Konvergenzzone kommen, wird der Nordwind zunehmen. Das heisst, es wird schwieriger zurückzukommen. Wenn du in diesen Konvergenzbereich reinfliegst, dann steigt es mal, aber du weißt nicht, wo dann die Turbulenzen kommen. Und da sollte man nicht reinfliegen. Es gibt manchmal Konvergenzen mit ganz wenig Wind, die man befliegen kann, das ist dann auch wirklich ganz toll, das darf aber nie über 15 km Wind haben, sonst wird das sehr, sehr unhygienisch.

[00:36:10] **Lucian Haas:** Das heisst, zu den nicht zu erfahrene Piloten sagst du dann auch meistens, am besten hältst du dich in diesem Umkreis von Campanarios als Startplatz, beispielsweise 10 km Umkreis nach, ja nicht nach hinten, da kommt noch das Gebirge, aber nach vorne gesehen, also nach Westen gesehen, in dem Bereich hältst du dich am besten auf und da kannst du dann relativ sicher dann dort auch fliegen.

[00:36:31] **Roger Frey:** Genau, also die unerfahrenen Piloten, die eh ein bisschen im Gleitwinkelbereich vom Landeplatz sein wollen, die fliegen dann vom Campanarios Startplatz in dem Gebiet, wo sie halt dann wirklich sicher

sind. Die Streckenflugpiloten, die beriefen wir dann entsprechend so, dass sie dann schon wissen, was passiert. Also wie gesagt, ein Indikator jetzt, wenn man in den Süden fliegt, ist zunehmender Nordwind, den muss man gut beobachten und wenn es dich dann plötzlich mit über 50 km/h Richtung Süden schiebt, dann muss man dann halt umdrehen.

[00:37:00] **Lucian Haas:** Viel wird ja auch immer über Klimawandel und so weiter gesprochen. Hast du so etwas in diesen 30 Jahren für La Palma schon erlebt, dass du sagst,

[00:37:10] manche Grundwetterverhältnisse haben sich über die Jahre schon irgendwie deutlich verändert? Oder ist das insgesamt das Passat-System ein so stabiles System, dass man davon dort gar nicht so viel merkt?

[00:37:23] **Roger Frey:** Also was wir gemerkt haben, ist, dass in den letzten Jahren deutlich weniger Regen gefallen ist. Ob das jetzt Klimawandel ist oder ob das einfach eine lokale Erscheinung ist, die sich dann wieder kompensiert, das kann ich im Moment nicht sagen. Klima ist halt eine langfristige Geschichte und aus fünf oder zehn Jahren kann man kein Klima machen. Das ist von mir aus gesehen immer noch ein Wetter. Ich bin nicht sicher. Also der

[00:37:46] Klimawandel, der existiert weltweit, da sind ja mittlerweile praktisch sich alle einig. Aber ob ich hier jetzt lokal kleinrömig so etwas sehe, wo ich dann sagen kann, das wäre Klimawandel, das kann ich nicht sagen.

[00:38:00] **Lucian Haas:** Von der Erfahrung, die du mit der Zeit beim Fliegen auf La Palma gewonnen hast, auch gerade was das Wetter betrifft, wie viel dieser Erfahrung ist auch sagen wir mal auf harte Weise entstanden, in dem, dass du wirklich auch mal blöde Erlebnisse hattest und festgestellt hast, oh, bei solchen Verhältnissen sollte ich wirklich nicht fliegen gehen und du dir nachher die Frage gestellt hast, warum, was war eigentlich der Fehler, den ich gemacht habe?

[00:38:25] **Roger Frey:** Ja, man lernt natürlich immer durch Erfahrung, aber ich bin jetzt nicht so ein Hauteigen. Also ich bin eher ein zurückhaltender Pilot. Ich habe keine größeren Zwischenfälle zum Glück gehabt, die sehr negativ waren. Ich habe mich einfach langsam daran gewagt und ausprobiert. Aber immer ein Stückchen mehr, so wie die Judith Zweifel das Tumbling gemacht hat, Fliegen für Mädchen, langsam, immer ein bisschen mehr, dann wieder zurück, das nächste und so einfach über die lange Zeit viel Erfahrung aufgebaut, ohne dass ich jetzt in kritische Situationen geflogen wäre.

[00:39:05] **Lucian Haas:** Das heisst, du hast auch auf La Palma selber nie einen Unfall in irgendeiner Weise gehabt?

[00:39:10] **Roger Frey:** Doch. Also beim Gleitschirmfliegen tut man sich zwischendurch weh. Ich habe mal die Hand verstaucht und mal den Fuss verstaucht. Aber das ist nicht auf Grund von jetzt völlig falscher Einschätzung der Situation, sondern einfach, also Fuss verstaucht habe ich, weil ich uns verreckend auf den Punkt landen wollte.

[00:39:30] Da habe ich halt den Schirm abgerissen. Das war doch ein bisschen höher, wie ich gedacht habe. So blöd sind das halt, was halt passieren kann. Wenn du jetzt auch schon so viele

[00:39:40] **Lucian Haas:** Jahre auf La Palma fliegst, geht's dir dann manchmal so, dass du es auf gewisse Weise auch schon mal langweilig findest? Weil du sagst, das habe ich alles schon mal gesehen. Der Nordostpassat, der ist immer aus Nordosten halt klassischerweise da und die Verhältnisse, die sich einstellen, irgendwann kennt man so die zehn typischen Wetterlagen und man weiß dann schon, was einen zu erwarten hat und wo man hinfliegen muss und so und sagt, da passiert nichts mehr Neues für mich.

[00:40:06] **Roger Frey:** Nein, im Gegenteil. Also wenn du hier einen Streckenflug machst, du kannst ja nicht so planen, wie in gewissen anderen Gebieten, wo man sagen kann, dort steht der Bad und das musst du machen und das und das und das und kann man es quasi nicht abfliegen. Wenn du hier startest, musst du immer damit rechnen, dass sich die Situation wieder ändert und dass du deine Strategie völlig wieder anpassen musst. Also es ist immer auch viel Kopfarbeit. Mir ist es noch nicht langweilig geworden, nein. Führst

[00:40:32] **Lucian Haas:** du Flugbuch? Also Flugbuch in der Form, dass du auch Besonderheiten von Flügen immer aufschreibst, um dir das mit der Zeit so zu merken? Oder ist das alles ein Erfahrungswissen, was sich im Bauch quasi angeht? Ja,

[00:40:45] **Roger Frey:** ich führe schon seit längerer Zeit kein Flugbuch mehr. Ich schreibe zwar die Stunden auf, einfach um ein bisschen einen Überblick zu haben, was der Schirm erleiden muss. Aber ich schreibe das nicht mehr aus. Nein, es ist ein bisschen eine Bauchgeschichte,

[00:41:00] **Lucian Haas:** ja. Nun hast du ja auch selber auch ein Buch geschrieben oder du hast mehrere Bücher geschrieben. Eins ist dann Meteorologie für Gleitschirmflieger, das heißt Donnerwetter. Was hat dich dazu geführt, dieses Buch zu schreiben?

[00:41:15] **Roger Frey:** Also, das ist das zweite Buch, das ich geschrieben habe. Das erste Buch ist eine lustige Geschichte. Das erste Buch, das ist das Streckenfliegen. Das ist das Lernbuch für den B-Schein. Das habe ich eigentlich geschrieben, weil als ich in der Fluglehrausbildung war für den deutschen Fluglehrer, habe ich einfach kein gutes Ausbildungsmaterial gefunden, muss ich ganz ehrlich sagen. Und dann habe ich gedacht, na gut, wenn ich B-Scheinausbildung auf La Palma anbieten will, und das war ursprünglich mal der Plan, dann brauche ich Material. Und da wurde das Material, das ich gesammelt habe, immer größer. Es war mal eine normale Powerpoint-Präsentation. Und irgendwann einmal habe ich gesagt, ich gieße das in ein Buch.

[00:41:57] **Lucian Haas:** Und dann hast du dieses Buch Streckenfliegen geschrieben.

[00:42:00] **Roger Frey:** Genau. Und dann, nachdem, habe ich dann das Donnerwetter

[00:42:04] **Lucian Haas:** geschrieben. Gab es, gerade was Streckenfliegen betrifft, gab es damals diese Bücher von Burkhard Martens noch nicht? Also auch das Streckenflugbuch und das Thermikbuch von Burkhard

[00:42:14] **Roger Frey:** Martens? Doch, doch, doch. Das ist nicht das Gleiche. Also das Streckenflugbuch von Burkhard Martens ist dann wirklich, das geht um Streckenflüge. Und mein Buch geht eigentlich darum, um die theoretischen Grundlagen zu vermitteln, die ein Pilot braucht, wenn er den B-Schein machen will.

[00:42:34] **Lucian Haas:** Okay. Das ist quasi wie so ein begleitendes Lernbuch, dass man wirklich die Themen, die dann auch im B-Schein abgefragt werden, dann entsprechend kann. Oder auch nachschlagen kann, wenn es dann heißt, okay, wie wird sowas umgerechnet oder wie finde ich bestimmte Richtungen beim Streckenfliegen heraus und sowas. Das ist dann dort entsprechend beschrieben. Genau.

[00:42:54] **Roger Frey:** Und da die Grundlagen, die der Pilot dann, die theoretischen, die er haben muss, wenn er die B-Scheinprüfung machen muss. Also es ist nicht, es ist komplementär. Es ist nicht ein Konkurrenzprodukt jetzt zum Streckenflugbuch von Burkhard.

[00:43:09] **Lucian Haas:** Und das Donnerwetter war dann quasi, dass du sagst, okay, für die B-Schein brauche ich auch ein Meteor-Wissen, was ich entsprechend vermitteln will. Dann giesse ich das auch noch in ein Buchform und dann wird es Donnerwetter.

[00:43:20] **Roger Frey:** Ja, beim Meteorologie-Buch habe ich einfach gesehen, dass da eine Marktlücke ist. Also man hat

[00:43:27] Meteorologie-Ausbildung, die relativ bescheiden ist. Und da kann man jetzt gucken, ob Deutschland oder die Schweiz oder Österreich, es ist in allen drei Ländern relativ bescheiden, finde ich. Und wenn man dann in die Literatur sucht, dann ist es relativ schnell komplex. Und so ein Mittending, wo man sagt, also der meteorologisch interessierte Pilot, der noch etwas mehr lernen möchte, ohne dass es jetzt gerade zu wissenschaftlich wird, da habe ich gefunden, da gibt es eigentlich nichts wirklich passendes. Und das Buch soll ein bisschen diese Lücke füllen.

[00:43:59] **Lucian Haas:** Welche, wie soll man sagen, Thematik des Gleitschirmwetters wird denn von vielen Piloten aus deiner Sicht im Grunde so am wenigsten verstanden? Wo besteht aus deiner Sicht von den Leuten, die auch zu dir kommen, wo du immer sagst, ich schule die ja hier auch noch weiter, wo besteht im Grunde der größte Nachhol - oder Nachschulbedarf?

[00:44:18] **Roger Frey:** Also ich mache immer den Witz und frage mal,

[00:44:22] welche Wetterkarten sie denn angeguckt hätten, die Piloten. Und dann sagen wir alle immer, ja die Bodenwetterkarte. Und dann frage ich dann, ja und wann seid ihr am Boden?

[00:44:34] Und das trifft es eigentlich auch. Also man schaut einfach die Bodenwetterkarte an und denkt sich da dann das Wetter ein. Aber das Wichtigste, was ich eigentlich den Piloten mitgeben muss, ist das Wetter, das findet halt dort statt, wo er dann fliegt. Und wenn ihr die Bodenwetterkarte anguckt, dann habt ihr noch keinen Überblick darüber, wenn ihr einen Flug in den Alpen macht auf 2000 Metern, was dort abgeht. Also ich bilde auch die Höhenwetterkarten aus und ich finde, das ist eigentlich eine ganz gute Geschichte.

[00:45:05] **Lucian Haas:** Welche Meteorquellen nutzt du für dich selber?

[00:45:10] **Roger Frey:** Also wenn ich das Wetterbriefing hier auf La Palma vorbereite, schaue ich etwa 20 verschiedene Seiten an. Jeden Tag? Jeden Tag. Also ich beginne mit Bodenwetterkarte, dann kommt die Höhenwetterkarte, dann mache ich eine Sondierung, dann schaue ich mal Windy an, was sagt Windy, kontrolliere das ECMF und das GFS, also zwei verschiedene Modelle. Dann schaue ich Regenprognosen an, zum Teil kontrollieren, ob die unterschiedlichen Sondierungen auch Echtzeit machen, also die Prognose und die Sondierung. Es wird übereinander gecheckt, also es sind viele Seiten, aber das ist Routine, weißt du, da gehe ich relativ schnell drüber.

[00:45:55] Das wird angeguckt und Plausibilität geprüft und dann ist dann auch gut.

[00:46:01] **Lucian Haas:** Warum ist denn aus deiner Sicht so, dass viele Gleitschirmflieger, du hast es ja gerade selber so gesagt, erstaunlich wenig mit dem Wetter auskennen und warum ist im Grunde an dieser Stelle die Gleitschirmausbildung immer noch so auf gewisse Weise schlecht? Ich weiß

[00:46:18] **Roger Frey:** es nicht. Also es stellt die Ausbildung auf der theoretischen Basis, die steht und fällt mit dem Fluglehrer, ist ganz klar. Und es gibt viele Flugschulen, die dem Thema auch nicht so viel Aufmerksamkeit schenken. Viele Fluglehrer sagen auch ja, Theorie, Theorie, wir wollen fliegen, das verstehe ich ja auch. Ich denke, das könnte ein Grund sein.

[00:46:41] Dann sind halt auch die Ausbildungsbücher zum Teil sehr

[00:46:49] relativ oberflächlich. Und ich finde es ein wichtiges Thema, weil das beschäftigt uns tagtäglich, also die Piloten. Im

[00:46:57] **Lucian Haas:** Grunde ist ja Wetter die wichtigste Variable, die man als Flieger hat. Sowohl was in Bezug auf, ich will schöne Flüge erleben, da will ich ja wissen, dass die Bedingungen dafür entsprechend gut sind. Gleichzeitig will ich auch natürlich sicher fliegen gehen und will natürlich wissen, dass die Bedingungen entsprechend sicher sind. Und das kann ich jeweils nur abschätzen, indem ich weiß, was das Wetter eigentlich macht. Deswegen finde ich es auch immer wieder interessant, zu sehen, wie wenige Piloten oder wie wenig sich viele Piloten gerade um dieses Thema letzten Endes kümmern, sondern ziemlich unbekümmert jeweils ins Gelände gehen. Ja,

[00:47:30] **Roger Frey:** vielleicht halt auch, weil wir Fluglehrer es unter Umständen verpassen, dieses Thema ein bisschen aus der staubigen Theorie-Ecke herauszunehmen. Und ich habe hier natürlich ein Riesenspielfeld. Wenn ich den Piloten sage, hört mal Leute, man kann nicht fliegen, um dann fliegen trotzdem ein paar. Dann kann ich die in den Bus packen und sagen, kommt, wir fahren zehn Minuten irgendwo hin und dann zeige ich euch, warum. Und wenn dann dort der Föhn so bläst, dass sie fast nicht mehr stehen können und noch in Wurfedistanz fast Piloten fliegen sehen, dann ist die Lektion dann halt besser, wie an der Wandtafel mit irgendwelchen Foren.

[00:48:13] **Lucian Haas:** Das ist dann auch wieder das Schöne an so einer kleinen Insel wie La Palma, wo du dann wirklich sagen kannst, ich kann zehn Kilometer weiterfahren und den dann entsprechenden Effekt dann auch live quasi vor Ort und in Farbe zeigen. Ganz genau.

[00:48:28] Lass uns mal La Palma ein bisschen beiseite lassen und mal in deiner eigenen Geschichte zurückspringen. Wenn ich es richtig gesehen habe, hast du ja schon Mitte der 80er Jahre mit dem Gleitschirmfliegen angefangen. Und da fing das Gleitschirmfliegen ja auch gerade erst war noch so in seinen Kinderschuhen. Du warst dann sicherlich auch, gehörst dann mit zu den, nicht den Pionieren, aber einer wahrscheinlich zu den ersten Gleitschirmfliegern, die es dann

auch in der Schweiz gab. Wie bist du damals zum Gleitschirmfliegen gekommen? Das ist auch so

[00:48:57] **Roger Frey:** eine komische Geschichte. Ich bin eigentlich zum Gleitschirmfliegen gekommen, weil die Tauchschiule geschlossen war. Die Tauchschiule? Die Tauchschiule. Also ich wollte mit meinem Bruder, da haben wir gesagt, wir machen irgendwas zusammen. Und dann wollten wir tauchen lernen. Und sind dann dorthin und da war die Tauchschiule zu. Und dann haben wir das Thema wieder beiseite gelegt und irgendwie etwas später hat der, sagt mir mein Bruder, oh ich habe jetzt da irgendein Inserat gesehen, Theoriekurs Gleitschirmfliegen, da kann ja nicht viel passieren.

[00:49:31] **Lucian Haas:** Aber der Tauchkurs wäre auch in der Schweiz gewesen, an irgendeinem Schweizer See, oder? Der wäre auch in

[00:49:35] **Roger Frey:** der Schweiz gewesen, genau. Und dann haben wir uns eigentlich beide angemeldet für den Theoriekurs Gleitschirmfliegen. Ich hatte vorher ein einziges Mal einen Gleitschirm gesehen. Und wir haben dann diese Theorieausbildung gemacht, ohne einen einzigen Flug gemacht zu haben. Also wir haben dann die Theorieprüfung bestanden, ohne in dem Moment waren wir noch gar nicht, sind wir noch gar nicht geflogen.

[00:50:02] **Lucian Haas:** Und das Fliegen hast du dir dann auch selber beigebracht? Letzten Endes? Auf Basis der Theorie, die du schon hattest, oder hast du einen richtigen Lehrer dann auch noch gehabt?

[00:50:10] **Roger Frey:** Ne, das war in einer Flugschiule. Ich kam dann gleich so in die Hypezeit rein, wo plötzlich extrem viele

[00:50:18] viele Piloten auch sich ausbilden ließen. Von dem her habe ich es mir auch ein bisschen sehr vorbeibringen müssen, weil in meinem ersten Höhenflug wurde ich zum Beispiel vergessen.

[00:50:27] **Lucian Haas:** Vergessen? Der Lehrer war schon weggefliegen und du standest noch am Startplatz, oder wie?

[00:50:31] **Roger Frey:** Nein, nein, ich war in der Luft und wurde vergessen. Der hat sein

[00:50:34] **Lucian Haas:** Funkgerät schon abgeschaltet und du hinkst noch in der Luft und wusstest nicht, was du tun solltest.

[00:50:38] **Roger Frey:** Die haben mich oben rausgeschickt. Es war so ein Starkwerk 600 Höhenmeter und ich bin dann unten dort gelandet. Ich hatte so ein Funkgerät am Ohr, ein grosses, und die haben mir noch gesagt, ja, wenn du nichts hörst, dann musst du dann das und das machen und so. Dann habe ich gedacht, ja, das ist das Funkgerät, das ist ausgefallen. Und als ich dann gelandet bin, war die Wiese einfach leer, es war kein Mensch dort. Die haben alles zusammengepackt, haben mich vergessen und sind mal ins Restaurant essen gegangen.

[00:51:02] **Lucian Haas:** Und du bist dann irgendwann hinterhergelaufen und eine halbe Stunde später im Restaurant angekommen und hast gesagt, hey, wo wart ihr? Oder was? Genau.

[00:51:10] **Roger Frey:** Ich habe zuerst nicht sicher, ob ich am richtigen Ort gelandet bin, weil niemand mehr da war. Und das war von dem Punkt an wusste ich, okay, du musst auch viel selber leisten.

[00:51:23] **Lucian Haas:** Damals gab es auch noch keine Mobiltelefone und sowas. Konnte man auch nicht eben kurz anrufen und sagen, hey, wo seid ihr? Sondern du hast dich wahrscheinlich ordentlich gewundert an dieser Stelle.

[00:51:32] **Roger Frey:** Genau. Also so hat es angefangen, ja.

[00:51:34] **Lucian Haas:** Sind dir sonst noch wundersame Sachen mal beim Fliegen passiert?

[00:51:39] **Roger Frey:** Ja, na, sonst das Übliche, was halt so passieren kann.

[00:51:46] **Lucian Haas:** Zum Beispiel? Ja, zum Beispiel

[00:51:50] **Roger Frey:** unerfahren auf einem Flug in den Alpen in eine Lehpfalle fliegen und dann

[00:51:55] fliegt dir der Schirm um die Ohren und so. Aber es ging alles gut. Also von dem her ist das nicht so dramatisch. Notschirmabgänge hatte ich nie.

[00:52:07] Also ich habe mehrere gemacht, aber weil wir das in der Schweiz müssen, um den

[00:52:15] Notschirm oder Rettungsschirm Packungsausweis zu haben, müssen wir zwischendurch auch selber an der Rettung runter. Aber eben nie, also aus einer Notsituation.

[00:52:27] **Lucian Haas:** Dann bist du nach La Palma gekommen. Du hast vorhin erzählt, damals war das noch ganz wildes Fliegen auf La Palma. Bist du im Grunde der erste Flieger auf La Palma dann gewesen?

[00:52:36] **Roger Frey:** Nein, nein. Nein, nein. Ne, das war, hier wurde schon geflogen. Also ich kam 1994 nach La Palma. Mein jetziger Geschäftspartner, der Javier Lopez, der die Flugschule eigentlich gegründet hat, der war schon ein Jahr vorher hier hingekommen und ist Tandem geflogen. Dann gab es andere Piloten. Die vor mir schon da waren. Thermik zum Beispiel. Mike Liebhardt ist hier Drachen geflogen. Und danach später Gleitschirm. Also die waren deutlich vor mir. Also die Szene war klein, aber ich war gar nicht der Erste. Absolut nicht.

[00:53:12] **Lucian Haas:** Und wenn man jetzt sich diese Szene anguckt, Gleitschirmfliegen auf La Palma, wie viele Palmeros gibt es, die selber Gleitschirmfliegen? Oder sind die meisten wirklich eingereiste Touristen, die dann halt im Winterhalbjahr dort fliegen gehen? Die

[00:53:24] **Roger Frey:** meisten sind eingereiste Touristen. Palmeros gibt es immer weniger, die Gleitschirmfliegen, leider.

[00:53:32] Warum immer weniger? Ja, die werden halt immer älter und das Material auch. Und dann müssen sie neues Material kaufen und das ist halt alles einfach teuer. Also Gleitschirmfliegen auf La Palma für die Palmeros ist ein teurer Sport. Bei einem Einkommen von ein Kellner verdient vielleicht 800 bis 1000 Euro und muss dann eine Familie ernähren und da kann man dann nicht noch für tausende von Euros Material kaufen. Das ist der eine Grund. Und der zweite Grund ist halt auch das Ausbildungsangebot. Weil es wenig Leute hat, ist es auch für uns als Flugschule nicht interessant. Und wir müssen die Leute dann zusammen nehmen und dann warten sie zum Teil zwei, drei Jahre damit wir einen Kurs starten können oder wir müssen sie sogar nach Teneriffa schicken.

[00:54:18] Von dem her gibt es nicht so viel Nachschub von den Palmeros. Das sind die zwei Hürden, denke ich. Also die meisten sind ausländische Piloten, die nach La Palma kommen, hier fliegen, um den Urlaub, das Meer und halt den Winter an der Wärme zu geniessen.

[00:54:34] **Lucian Haas:** Und wie denken die Inselbewohner über die Gleitschirmflieger? Sind die im Grunde willkommen geheißen, weil man sagt, die sind für uns als touristische Einkommensquäler auch wirklich interessant und auch relevant? Oder sind es letzten Endes so wenig Flieger, die insgesamt kommen, dass man sagen muss, das ist kein großer Zweig für die Insel?

[00:54:55] **Roger Frey:** Also wir sind als Gleitschirmpiloten sehr willkommen auf La Palma. Die Inselregierung hat uns sogar ein Startplatznetz aufgebaut mit acht offiziellen Startplätzen. Wir sind eine kleine Szene, auch mit dem Winterurlaub ist es immer noch eine kleine Szene, aber wir werden als Größer wahrgenommen, wie wir eigentlich sind. Weil ihr

[00:55:17] **Lucian Haas:** sichtbar seid.

[00:55:18] **Roger Frey:** Wir sind sichtbar und ein Pilot kann manchmal am Tag lange fliegen oder kann zwei-, dreimal fliegen und so, wenn im Winter dann plötzlich da der Himmel voller Gleitschirme sind, werden wir als deutlich mehr wahrgenommen, wie wir eigentlich sind. Das ist gut so.

[00:55:38] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt so eine typische Saison nimmst, wie viele Gleitschirmflieger kommen dann so nach La Palma in einem Winter? Das sind mehrere hundert. Im normalen Winter 500. Und die wohnen auch meistens irgendwo in der Regengegend von Portonau, weil da auch eines der Hauptfluggebiete ist und dann fährt man auch nach Campanario entsprechend hoch. Portonau ist an der Küste und Campanario ist dann weiter oben in den Bergen.

[00:56:03] **Roger Frey:** Also die meisten wohnen in oder um Portonau.

[00:56:11] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt so einen typischen Gleitschirmflieger dir vor Augen führst, wem würdest du denn empfehlen oder ab welchem Könnenstand würdest du empfehlen, da lohnt es sich schon La Palma als ein mögliches Winterziel einzuplanen?

[00:56:24] **Roger Frey:** Also wenn der Pilot zu uns kommt und von uns betreut wird, dann würde ich sagen A-Schein, 100 Flüge. Das ist okay.

[00:56:37] Muss man rückwärts starten können? Ist von Vorteil. Wir haben aber nicht immer, also wir haben an der Klippe manchmal solche Windbedingungen, dass man rückwärts starten muss. Campanario ist meistens, wenn es fliegbar ist, kann man vorwärts starten.

[00:56:50] **Lucian Haas:** Das heisst es ist eigentlich nicht so wie in anderen Gebieten, Lanzarote beispielsweise, es ist kein Starkwindfluggebiet auf La Palma, sondern eine wirklich ruhige, in Anführungszeichen, ruhige Lehfliederei.

[00:57:01] **Roger Frey:** Du sagst es ist eine ruhige Lehfliederei, das muss man eben verstehen. Das kann man fast nicht begreifen, im Leh ist es nicht ruhig. Aber hier ist diese Lehlase so gross und wenn man in dieser fliegt, ist es eben ruhig. Thermiken sind 3-4 Meter maximal, also nichts wie in den Alpen, wo es dich da plötzlich mit 10 Meter hoch biegt.

[00:57:23] **Lucian Haas:** Jetzt hatten wir am Anfang über den Vulkanausbruch gesprochen, der ja jetzt auch noch weiter geht und wie gesagt, wahrscheinlich dir die ganze Saison auch in irgendeiner Weise verhagelt oder verspuckt, wie man es auch immer nennen wollte.

[00:57:39] Was heisst das für dich, für deine Lebensplanung dort? Wirst du auf der Insel bleiben oder sagst du auch, der Winter ist jetzt eh gelaufen, ich kann auch mal ganz woanders hingehen?

[00:57:50] **Roger Frey:** Ich wohne hier, ich habe hier

[00:57:54] mein Haus, ich trage alles, ich habe keine Pläne jetzt hier den Pickel hinzuschmeissen und wegzufahren. Klar, der Winter wird jetzt so sein, dass die Saison ganz sicher bis Ende Jahr kann, da können wir gar nichts machen. Januar steht auch auf der Kippe, sämtliche Strassenverbindungen nach Porto Naos sind im Moment unterbrochen, die Wasserversorgung ist jetzt mit einer Notversorgung wieder aufrecht erhalten, aber im Moment ist La Palma ein bisschen wie ein Organismus, mit nur noch einer Niere, es funktioniert fast alles, aber das Geringste, was passieren könnte, bringt es dann doch relativ stark durcheinander. Aber weggehen tue ich nicht, nein,

[00:58:36] **Lucian Haas:** ich bleibe hier. Du hast auch gesagt, du selber wohnst etwas nördlich von dem Vulkan, die Fluggebiete sind, wenn ich das richtig verstanden habe, also die Hauptfluggebiete Porto Naos und eben Campanario sind südlich, das heisst, du kommst von dir aus gar nicht mehr schnell oder direkt dorthin?

[00:58:52] **Roger Frey:** Nein, im Moment komme ich nicht mehr direkt dorthin, ich muss lieber von Caliente fahren, also ich muss von hier, von der Westseite auf die Ostseite, dann ganz in den Süden und auf dem Südteil auf der Westseite dann wieder zurückfahren. Hier und zurück 135 Kilometer. Und normalerweise wären es? 20.

[00:59:12] **Lucian Haas:** Oh wow. Also große Umwege, die dir auch dieser Vulkan entsprechend eingebrockt hat. Und um die wieder aufzuheben, müsste man wahrscheinlich irgendwelche Schneisen dann in diese Lavamassen schneiden, dass man da dann wieder eine Straße durchlegen kann, bis diese Lavamassen abgekühlt sind.

[00:59:30] **Roger Frey:** Entweder eine Schneise reinschneiden oder halt irgendeine Straße drüber bauen. Stimmt, das ginge ja auch.

[00:59:37] **Lucian Haas:** Letzten Endes ist es ja ein neuer Fels, der dann dort entsprechend entstanden ist. Genau. Aber das wird alles seine Zeit dann entsprechend noch brauchen.

[00:59:45] **Roger Frey:** Das wird sicher eines der ersten Prioritäten sein, die gemacht werden müssen, aber ich weiss nicht, wie lange man da warten muss, wie lange das abkühlen muss.

[00:59:56] Zum Teil sind diese Lava Flüsse 30 Meter hoch, das muss man sich mal überlegen. 30 Meter.

[01:00:04] **Lucian Haas:** Das heisst, innen drin kann es noch hunderte Grad heiss sein und das ist dann wirklich wie eine Thermoskanne, das hält sich dann noch ganz lange. Das hält sich

[01:00:12] **Roger Frey:** mega lange, ja. Also das ist ja auch so, innen drin fließt die Lava flüssig, obendrüber siehst du noch gar nichts mehr. Aber wenn du das aufschneidest, dann um eine Straße zu machen, läuft die Suppe wieder raus.

[01:00:23] **Lucian Haas:** Keine so schönen Aussichten, beziehungsweise zumindest keine berechenbaren Aussichten, wo man sagen kann, Leute, in zwei Monaten könnt ihr wieder bequem nach La Palma fahren, dort wird alles wieder in Ordnung sein. Sondern alles noch mit einer etwas sehr unsicheren Zukunft, in die man da noch reinblickt.

[01:00:41] **Roger Frey:** Ja, das ist definitiv so.

[01:00:45] **Lucian Haas:** Roger, ich wünsche dir trotzdem, dass sich dieser fauchende Vulkan und der Düsenjäger im Hintergrund, dass der sich möglichst für dich bald beruhigt, und für alle Palmeiros entsprechend auch, zumindest keine größeren Schäden mehr anrichtet, und dass sich das Leben zumindest halbwegs schnell wieder so normalisiert, dass man dort auch wieder in Ruhe leben kann und du auch in Ruhe deinem Job als Gleitschirmguide und Flugschule und so weiter dort nachgehen kannst. Danke dir für deine Erzählung. Dankeschön.

[01:01:15] **Roger Frey:** Entschuldigung wegen dem Husten, ich habe ein Lavakorn oder was.

[01:01:29] **Lucian Haas:** Das war die Folge Nummer 69 von Podz-Glitz frei im Gespräch mit Lucian Haas. Wie immer gibt es in den Shownotes zu dieser Folge auf Lu-Glitz noch eine Reihe von weiterführenden Links, vor allem für jene, die sich für das Fliegen auf La Palma interessieren. Den Gleitschirm-Blog Lu-Glitz findest du im Netz und zwar unter www.Lu-Glitz.blogspot.com Lu-Glitz schreibt sich Lu-Glitz Wenn du dich als Hörer von Podz-Glitz und Leser von Lu-Glitz von mir gut informiert oder auch gut unterhalten fühlst, dann würde ich mich freuen, wenn du meine Arbeit daran unterstützt, als Förderer. Dein einmaliger oder auch wiederkehrender Förderbeitrag liegt ganz in deinem Ermessen. Anders gesagt, du darfst geben, so viel du willst.

[01:02:14] Wer sich nicht entscheiden kann, welche Summe vielleicht angemessen wäre, dem mache ich einen wirklich unverbindlichen Vorschlag. Wie wäre es mit 1 Euro pro Podcastfolge und 2 Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz? Natürlich kannst du gerne erst ein paar Folgen hören und über Monate hinweg Lu-Glitz lesen und dann einen gesammelten Förderbeitrag leisten. Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern. Bis zum nächsten Mal. Ciao!

English

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

Show notes

Roger Frey lives on La Palma. Three kilometers from his house, a volcano has been bubbling for weeks. The lava is burying entire towns, but also aviation dreams.

Imagine you live on a beautiful holiday island. You run a flight school and offer a flight guide service. You are looking forward to the upcoming season, when many winter refugees from cold Europe come to you again. And then a volcano erupts not far from your house.

This is how Roger Frey fared. The 60-year-old Swiss man has lived on La Palma for 16 years. He is a recognized expert on the island's special weather conditions. Locally, he is the most important contact person for paragliding pilots who want to fly there safely. But this winter, his customers will likely be absent.

For weeks, lava masses have been flowing from new craters on the Cumbre Vieja ridge on La Palma, burying entire villages under them. And there is no end in sight.

In this episode 69 of Podz-Glitz, Roger tells how it is to live with a relentlessly hissing volcano in the neighborhood. How moments of fascination give way to nerve-racking helplessness when this destructive natural phenomenon buries entire landscapes and takes away everything many people possessed.

Of course, we also talk about paragliding on La Palma – and its special characteristics. Currently, the flight regions are closed. But Roger firmly expects that the paragliders will return as soon as the volcano has calmed down.

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

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

Music of this episode:

Track: Acoustic Guitar #1 | Artist: Audionautix

Acoustic Guitar #1 by Audionautix is subject to the Creative-Commons license "Attribution 4.0".

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Artists: <http://audionautix.com/>

- Roger reports almost daily on his blog (about volcanoes, weather, flight possibilities etc.)

Do you feel well entertained by Podz-Glitz? Every episode of the podcast is professionally researched, produced, and mixed for good clarity by me. To ensure the quality of content and sound matches, I put a lot of time and work into every episode. At this pace and depth, it is no longer possible as a pure hobby project, but needs to be financed somehow. Are you in?

Links:

- Roger Freys Website: <https://www.idafe.com/>
- Blog: https://www.idafe.com/German/51blog_de.html
- Palmaclub: <https://www.palmaclub.com/de/>
- Pilot info for La Palma (pdf): https://www.idafe.com/Flyer_Piloteninfo-D.pdf

- Twitter channel: https://twitter.com/efadi_LP
 - Instagram: <https://www.instagram.com/roger.frey/?hl=de>
 - Good heavens: https://www.bod.de/buchshop/donnerwetter-9783744855389?utm_source=saleswidget&utm_medium=referral&utm_campaign=saleswidget_large
 - Route flights: https://www.bod.de/buchshop/streckenfliegen-9783743148727?utm_source=saleswidget&utm_medium=referral&utm_campaign=saleswidget_large
-

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/11/podz-glidz-69-unterm-vulkan.html>

Transcript

[00:00:01] **Roger Frey:** I have a flight school. Before the volcanic eruption, the flight school was a 15-minute drive from my house. The last time I went down there, it took me five hours. At the moment, the entire area is evacuated, including where the flight school is. And we've had to vacuum everything out by the end of the year.

[00:00:32] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:34] **Roger Frey:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:38] **Lucian Haas:** Today with Roger Frey and Lucian Haas on the mic.

[00:00:44] Imagine you live on a beautiful holiday island. You run a flight school and offer a flight guide service. You're looking forward to the upcoming season, when many winter refugees from cold Europe come to you again. And then a volcano erupts not far from your house. That's what happened to Roger Frey. The 60-year-old Swiss man has lived on La Palma for 16 years. He is a well-known expert on the island's special weather conditions. Locally, he is the most important contact for paraglider pilots who want to fly there safely. But this winter, his customers will likely stay away. For weeks, masses of lava have been flowing from new craters on the Cumbre Vieja ridge on La Palma, burying entire villages. And there is no end in sight.

[00:01:31] In this episode 69 of Podz-Glidz, Roger tells us what it's like to live with a constantly hissing volcano in the neighborhood. The moments of fascination, detaching from the nerve-racking helplessness when this destructive natural phenomenon buries entire landscapes and takes away everything many people possessed. Of course, we also talk about paragliding on La Palma and its particularities. Although the flight regions are currently closed, Roger firmly expects that the pilots will return as soon as the volcano has calmed down. If you enjoy this podcast, you can support my work on it in various ways. You can help make Podz-Glidz better known, for example, by recommending the podcast in conversations with flying friends or via social media.

[00:02:20] Of course, you can also support Podz-Glidz and the associated blog Lu-Glidz financially. You can find out how you can easily become a supporter without any obligation on the Lu-Glidz website, specifically on the Support page. Before we get started, one last note. You can hear a deep rumbling in the background throughout the podcast. That's the volcano, which also provided the soundtrack for the recording of this conversation.

[00:02:54] Roger, what's the volcano doing?

[00:02:57] **Roger Frey:** Yes, it changes its face every day. It's been keeping us on our toes for over six weeks now. And today it's very loud. Loud. How can you imagine that? It's rumbling the whole time.

[00:03:11] **Lucian Haas:** or what do you hear?

[00:03:13] **Roger Frey:** You can imagine it like a jet plane going full throttle near your house, and then every now and then you get these waves of sound. So it gets a bit louder and then a bit quieter again, and sometimes there's a bang. It really keeps us on our toes. And how loud is it?

[00:03:32] **Lucian Haas:** something like that? I mean, really, because you're saying jet, is it as loud as a jet, or is it more like you'd say, okay, there's an airport about ten kilometers away and I can just hear it now?

[00:03:42] **Roger Frey:** No, it's really as loud as a jet. The house is in the first line that wasn't evacuated. I'm north of the volcano and the thing erupted three kilometers from my house. So that's damn close. And when you're drinking on the balcony, do you look directly at the volcano? Luckily, no. So now at my office, I have a window that does face the direction of the volcano, but fortunately, there's a garage in front of it. So I don't have to see it every day. You don't want to see it at all, either. Like, constantly see it. No, I take photos every day and put them online. I see it every day, but I have enough volcanoes.

[00:04:28] It wouldn't bother me if it stopped tomorrow.

[00:04:31] **Lucian Haas:** Okay, so he's been at it for over 40 days now. Is it really to the point where everyone is actually annoyed by it now?

[00:04:40] **Roger Frey:** Yeah, well, you can tell people are getting fed up, their patience is wearing thin, people are a bit annoyed. A lot is happening. We've had to evacuate over 7,000 people, some of them are staying with friends, they're still looking for apartments and housing, and those are just psychological burdens that are there. Then we have earthquakes constantly. So, I don't think it's very bad right now, but it always depends on how things are built. If the house shakes, nobody finds that funny, and many people actually get scared. And this mix of uncertainty, that's what's stressful.

[00:05:20] **Lucian Haas:** already. When there are earthquakes like that, what does it mean for you? Do you always jump out of the house quickly so the ceiling doesn't fall on your head? It's not that bad.

[00:05:29] **Roger Frey:** it's not that bad and the earthquakes are also relatively short. You're not supposed to jump out of the house—that's the first thing, so that a brick doesn't fall on your head—but you wouldn't have any time anyway. So it thumps, it shakes you for a brief moment, and usually, in a second, it's over. But with

[00:05:50] **Lucian Haas:** with all the noise and everything, where you're saying the volcano basically shapes your whole day and probably the night too.

[00:05:56] **Roger Frey:** Can you even sleep? I can sleep well. Last night was the first night where I woke up twice because of earthquakes. So otherwise, I actually sleep through. But I notice I'm sleeping more lightly than before. So you're somehow a bit tired all day. Do you wear earplugs to basically block out that hissing from the volcano? Luckily, I renovated the house a few years ago and put in very, very good windows. So I can close them and then I just hear its background hum, and you can get used to that. If you now...

[00:06:27] **Lucian Haas:** when you step out in front of the house every day and see that it's still hissing. What do you feel when that happens? Is it also the case that you sometimes say,

[00:06:38] Just pure humility? Or what kind of feelings are they?

[00:06:42] **Roger Frey:** I can probably describe the whole range best. When you look at the volcano at night, when we have a westerly wind and the clouds are blown away, you can just see it. It's somehow fascinating; it has a certain aesthetic. But when I turn my head a bit toward the sea, where I used to see villages and houses and all sorts of things, there's only black left. It's a massive lava field that has opened up there. There's the whole spectrum of fascination and that certain aesthetic, and the suffering that people here have experienced with the volcano. Everything is just in there. It's almost a bit of a strange feeling.

[00:07:24] **Lucian Haas:** You said earlier that 7,000 people are not in their homes right now. I mean, many houses were also destroyed. How many of those 7,000 are actually in a position where they're saying they've truly lost their home and land because the lava is now over it?

[00:07:37] **Roger Frey:** Well, there are different figures. The Copernicus satellite counts buildings. There, it's two and a half thousand. But "buildings" means structures. So a house with a pool and a garage counts as three buildings. The number of truly destroyed ones, let me check quickly... it's a bit over 1,000. So 1,100 actual residential houses. That is an extremely high number for an island with 82,000 inhabitants.

[00:08:09] **Lucian Haas:** But the land has basically been lost too, because there's just lava on top of it now. You couldn't just say, "Once it stops, I'll rebuild my house in that spot." Instead, you have to say that there's now a piece of eventually cooled stone there that you can't really do much with at first. So the land is also lost as land, as such. Or am I seeing that wrong?

[00:08:29] **Roger Frey:** You're seeing that completely correctly.

[00:08:34] An acquaintance of mine who also lost his house said quite clearly, look, if my house had burned down, I'd still have the land. Then I could start over. But with ten meters of lava on the property, you can't really do anything at the moment. Or you can do something, but it'll take significantly longer, of course.

[00:08:51] **Lucian Haas:** And have you seen that with many people? You're also three kilometers away from this volcano. Do you also have to fear that lava could reach you? Or are you located on a slope such that you'd say the volcano will always, everything it erupts will always flow towards the sea somehow, but won't reach me at all?

[00:09:10] **Roger Frey:** So if the situation doesn't fundamentally change—meaning if the volcano stays there and there isn't a second volcano—then my house isn't in danger regarding flowing lava at the moment. The lava flows to the west. I'm to the north of the volcano. The volcano's cone is about 1,000 meters above me. My house stands at 600 meters. So, based on the slope and the location and everything, that's simply not enough. The lava will flow to the west. But of course, it's possible that something could fundamentally change. That can't be ruled out.

[00:09:44] **Lucian Haas:** The volcano could erupt with lava in another location, and then, for example, that would be much closer to your house.

[00:09:50] **Roger Frey:** That is theoretically possible. It's a second volcano, that a second volcano forms. If the pressure in the system becomes too great—we currently have two magma cells below the island. One between 10 and 15 kilometers and the second at about 35 kilometers deep. If too much flows in there and can't flow out at the front, it is theoretically or even practically possible that this magma, which is then being pushed up, seeks out a new path. Do you have...

[00:10:21] **Lucian Haas:** but de facto, are you actually afraid right now, like saying I could really lose my own house here, or do you just push something like that aside? I see it's over there, I'm actually still safe.

[00:10:35] **Roger Frey:** So, I'm not really the extreme emotional type. I look at it a bit more scientifically, and the probability of it heading further north is significantly smaller because the path is longer. So the magma cells are located south of the volcano, and if they're looking for a new path, physics is the path of least resistance; if it goes another three, four, five kilometers further north, then it's almost ruled out. So I'm actually quite calm. But

[00:11:04] **Lucian Haas:** if I see that correctly, you've at least lost something by then, because in the end, you've lost your job in a way. You work as a paraglider guide on La Palma, and if I see that correctly, this whole season, the classic winter season on La Palma, is probably completely ruined by the volcano. There you have

[00:11:27] **Roger Frey:** you're absolutely right. So I'm whispering,

[00:11:29] **Lucian Haas:** I am

[00:11:29] **Roger Frey:** I'm a flight instructor, I have a flight school. Before the volcanic eruption, the flight school was 15 minutes away from my house by car. The last time I went down there, it took me five hours. But that was with police checkpoints, escorts, and all sorts of things. At the moment, the entire area is evacuated, including where the flight school is. And we've had to cancel everything until the end of the year. So, November and December are cancelled. We'll see if anything is possible in January. So, I just have to wait and see.

[00:12:06] **Lucian Haas:** For everyone who doesn't know you yet. You say you have a flight school on La Palma. What exactly do you offer there? Can people really say, "I want to come to you as a student with no flight experience and learn on La Palma"? Or what is it that you offer there?

[00:12:20] **Roger Frey:** No, we don't actually do that. We do have a flight school. We do train people, but the training with us takes an extremely long time. So, if a student is here, because we have complex weather conditions, training takes about a year. So we can't offer that to people who are just coming here on vacation. We want to be serious and stay, and for that, you actually have to have your residence here. The second thing is, when we do training, we don't have the authorization to train according to DHV guidelines because we simply can't meet the requirements. So if we train, we would train according to Swiss guidelines. I am also a Swiss flight instructor, or according to Spanish guidelines. That means you would have to take an exam here in Spain or then in Switzerland.

[00:13:08] But we don't actually do that because it's too complicated. We actually offer advanced training. This guide service we've developed is aimed at pilots who already have experience. So, not those who are ready for their exams, but those who are already certified and also already...

[00:13:25] and we train them further with meteorology. La Palma is wonderful for explaining really, really a lot because it's a microcosm. And we also accompany the people because we fly here in the lee. That's a special story. You can do that very safely here. The thermals here in the lee are super gentle and beautiful to fly in. But the weather can change very quickly, and then we are in contact with all our pilots and would also tell them to go down and land.

[00:13:55] We have a huge package here.

[00:13:56] **Lucian Haas:** I'd like to talk to you a bit later about the special island weather. Let's stick with the flight school for now. How did you, as a Swiss person, end up opening a flight school on La Palma in the first place?

[00:14:10] **Roger Frey:** So, as a Swiss person, I first ended up going to La Palma. I had a job in the pharmaceutical industry and then at some point I said, I'm taking a sabbatical now, I'm stepping out, I'm going to do something else.

[00:14:26] Then I dragged myself along and the thought eventually occurred to me that I could turn my hobby into a profession, and that's how I became a flight instructor. So I did the flight instructor training because I said I could offer something like this here, a guide service, because I thought—or realized relatively quickly—that the need is there because the island is very complex. But I didn't want to do that as a pilot; I said,

[00:14:56] I want to do this as a flight instructor; I finished my Swiss flight instructor certification and then did the German one as well, just to have the technical competence to ensure the product is good.

[00:15:06] **Lucian Haas:** And why La Palma right now? I mean, you said you already had a house there, that's one thing, but what appeals to you about going to fly on La Palma and then also offering a guide service? I'm before

[00:15:19] **Roger Frey:** came to La Palma for the first time in almost 30 years to go paragliding.

[00:15:25] A friend of

[00:15:26] **Lucian Haas:** ...did I have... Was there even any infrastructure on the island back then? No. To do something like that, or was it completely wild and you could just go there and say, I'm going to start here and try it out?

[00:15:37] **Roger Frey:** That was absolutely wild. There wasn't a launch site at the nursery yet. We had to find launch sites ourselves and then test them out.

[00:15:44] You also had to adapt a bit to the material back then. I mean, the glide ratios weren't that good. You couldn't just take off anywhere.

[00:15:55] We tried everything ourselves. For a Swiss person, La Palma is like having everything on one small island. You have the mountains.

[00:16:09] That's actually something that fascinates me a lot here on the island. The landscape is beautiful. If I'm currently spitting out a volcano. La Palma has actually fascinated me from the very first moment because it has many mountains in a very, very small space, and it's very steep. The nature here is very impressive and massive. Now with the volcano, it's even more massive. The first time I came to this island, I actually already left my heart here. How high are the mountains on La Palma? What

[00:16:42] **Lucian Haas:** is that the highest?

[00:16:43] **Roger Frey:** The highest mountain is 2,426 meters high, Muchacho. The island is small. It's only 48 kilometers long. At its widest point, it's about 25 kilometers wide. So it's a relatively small island. In relation to this relatively strong elevation, it is one of the steepest islands in the world. It is

[00:17:04] **Lucian Haas:** something like Madeira? In the sense that there are always very steep coastal areas and so on?

[00:17:09] **Roger Frey:** Yeah, exactly.

[00:17:10] **Lucian Haas:** Something like Madeira. Now, that's not exactly easy for flying, because you're always saying, okay, you always have steep coastal areas, probably also few areas where you can land properly and stuff like that. Why do you choose something like that specifically to say, okay, I'll also start a flight school there and offer a guide service?

[00:17:30] **Roger Frey:** My idea was, I wanted to come to La Palma. I wanted to spend a year here. Then I stayed. That was the basic structure. I had my house, my plot of land.

[00:17:46] Turning my hobby into a profession wasn't clear from the start. I knew I wanted to do something, something else. I looked into different things, from opening a restaurant to a brewery, all sorts of things. But then I somehow realized, yeah, maybe turning the hobby into a profession is the way to go, because I saw that you can certainly present it here as well. Then I teamed up with a Spanish flight instructor who had already been doing tandem flights here, and we built this up together and have been doing it together for 16 years now.

[00:18:27] **Lucian Haas:** The classic season in the Canaries and also on La Palma, which is also on your page, is usually something like October to March, I read. Is it not possible to fly well on La Palma during the classic summer months, or is that just because people say...

[00:18:43] We can fly in the Canaries, but no one flies to La Palma—do we mainly offer that in the winter?

[00:18:48] **Roger Frey:** So there are about 2-3 months in the summer where it's really difficult. Why? What's really important here on La Palma is that there's a stratus cloud in the lee during the day, which dampens the whole thing a bit, because if the sun just hits those black lava fields all day, then the thermals are small, difficult to center, and also a bit choppy. In the summer, there are maybe 2 months where we also have extremely many wind shifts, and that's just very demanding. So if you have a west wind, it flies great, but then it turns from north to south and sometimes there are 7 wind shifts in one day, and you can't offer anything decent anymore where you can say the people are having fun. So I go flying sometimes, but sometimes I'm fed up after 15 minutes because it's just too demanding.

[00:19:38] Because

[00:19:38] **Lucian Haas:** even as a local, it can even be hard for you to always judge the conditions correctly.

[00:19:43] **Roger Frey:** I can assess it well, but it's just too stupid for me. You know, when you constantly have to fight against a wind and then you also have back thermals, it's no fun; I'm not in the competition.

[00:19:57] **Lucian Haas:** And in the winter months, is it all a bit calmer, would you say, and that's why the island becomes flyable?

[00:20:03] **Roger Frey:** During the winter months, well, even August is actually good, it

[00:20:08] **Lucian Haas:** are just

[00:20:08] **Roger Frey:** no people. We really only offer this in the winter because we can't maintain a guide service for two or three people. So we need a certain volume to run all this infrastructure, the bus and everything. Yes, we normally open in October or November until March.

[00:20:29] **Lucian Haas:** If people are looking for winter months right now and say, "Ah, I'd like to escape the European winter," the Canaries are an option—now there are all these different Canary Islands. What's the most interesting thing, why should I come to La Palma and not choose Tenerife or Lanzarote or El Hierro or something like

that?

[00:20:51] **Roger Frey:** La Palma is

[00:20:53] so it's actually a really good choice, because we have a very, very good infrastructure for the pilots here, you don't even find that on Tenerife, the ultimate paragliding island. We have a small flight school, we're the only flight school, but we also offer transport options, for example, for pilots who aren't in our guide service. So they can also go up with us. We offer different packages, so you can book a weekly package with us or just fly with us on a daily basis. And then, although flying here is in a small space, if you manage to pull off a cross-country flight here, it's a really great experience.

[00:21:39] It's difficult to fly long distances here, mentally as well, because you have to plan so that you don't end up landing somewhere in a lava field. But if you manage to do it, it's wonderful and it works quite well too.

[00:21:53] **Lucian Haas:** If you can already see what the volcano actually did or left behind on La Palma, in quotation marks, would you assume that flying on La Palma would now be significantly different because so much of the environment has been restructured in certain ways?

[00:22:11] **Roger Frey:** I don't think so. The area where the volcano erupted was already a difficult area to fly in anyway. Not many pilots flew in that area. The main flight area is Los Campanarios Jerez, which is significantly south of the volcanic eruption, and the normal cross-country flights are done to the south. It's easier there. Towards the north, the thermals are more difficult and, as I said, not many pilots flew there. It could even be that the volcano is positively influencing the wind, that we have fewer Foehn events in Bordeaux, but that remains to be seen. That's just the theory I've put together.

[00:22:56] Whether that's actually the case, we'll have to see.

[00:22:59] **Lucian Haas:** You just said Föhn. Usually, when people think of Föhn, they think of the Alps, where there's south Föhn or north Föhn and stuff like that. Now you're suddenly talking about Föhn on La Palma. Explain a bit what makes the weather conditions on this island so special?

[00:23:15] **Roger Frey:** So, what's really special is that we have completely different weather in a very small area. We could or can fly in Portonau, where the airport might be closed. On the other side of the island. A straight line, 12 to 15 kilometers.

[00:23:38] **Lucian Haas:** So, to put this into perspective, the official airport is on the east side of the island. Portonau is on the west side of the island, and in between, there is basically a higher mountain range that clearly separates the two sides.

[00:23:51] **Roger Frey:** Exactly, there's a mountain range in between called Cumbre Vieja. It runs pretty much north-south and separates both sides of the island. You can imagine it like in Switzerland, or in the Alpine region in general, not just Switzerland—the Northern and Southern Alps. Only here, it's in a very small space. Then there's the fact that here in winter, due to the Azores High, we have an inversion at about 1,000 meters. So at 1,000 meters or more, there's an inversion. In Switzerland, in the Alps, it's significantly higher. Always. And this inversion then also separates the weather into weather below and weather above the inversion. And so we already have, we have top and bottom, we have east-west and north-south, so it's possible that we have eight different weather conditions on this small island.

[00:24:43] **Lucian Haas:** Depending on where you are on the island and at what altitude you are at that moment. Exactly. What do you mean by weather conditions, both in terms of wind, wind direction, and wind speed, or what else all plays into that?

[00:24:57] **Roger Frey:** Everything. It can rain, so in the northeast you can be surprised by heavy rain, and we in the southwest, we're flying. 25 kilometers as the crow flies. So anything is possible. Fog, rain, cold, sometimes snow in the winter, then Föhn events, then normal flyable weather conditions where it's stormy in other places. It's just a bit crazy.

[00:25:30] **Lucian Haas:** What is a typical Föhn event on La Palma like? What does that look like?

[00:25:36] **Roger Frey:** So we're flying here in the lee. That means de facto we have the Northeast Trade Wind. The Northeast Trade Wind is normally strongest at sea level. That's what you have to wrap your head around a bit, because normally in the standard flying areas, the wind increases with altitude. And here, the wind normally decreases with altitude. That means we're protected behind this high mountain range we mentioned earlier, which is almost 2000 meters high. And then we still have this inversion at 1000 meters. And this inversion holds the wind back up to a certain extent. You can explain that thermodynamically. It just isn't allowed to blow too strongly. And the inversion has to be strong enough.

[00:26:24] So we can go under this inversion, in the lee of the mountains, into an area that

[00:26:30] is maybe 15, 10, 15 kilometers long and about 10 kilometers wide. In this area, you can then go paragliding.

[00:26:39] **Lucian Haas:** That's like the safe zone, where you say the weather is

[00:26:46] **Roger Frey:** usable. Exactly. Normally. Of course, it can also be that the whole island is flyable. So if the trade wind becomes very weak with increasing altitude, it can be that we still have 20, 30 km/h northeast wind at sea level, but then we can fly past the island. Those situations exist too. That's a transitional situation where there's no inversion. Then suddenly you can fly over the island and see the sea below with white whitecaps because the wind is so strong.

[00:27:16] **Lucian Haas:** How long did it take you to understand this special island weather system yourself and be able to explain which factors actually cause what, and when it's safe to fly in those conditions?

[00:27:29] **Roger Frey:** Well, it took me years. I sat down and worked at it over and over again. I used to come to La Palma on vacation and just watch the clouds. Until I finally had a real explanation—I put a model together—but to explain it physically, I needed the flight instructor training. That means, in the

[00:27:52] **Lucian Haas:** Did you learn the meteorological basics you needed to explain this island weather during your flight instructor training? Exactly. Then you probably had good meteorology teachers.

[00:28:04] **Roger Frey:** Yes, we had good meteorology teachers, and what was also very important with the Swiss flight instructor is that if you can't explain a sounding, you'll never pass the exam. So that's a very important point, and meteorological soundings are actually very, very fundamental here for La Palma in order to be able to explain what the wind and the clouds are doing.

[00:28:33] **Lucian Haas:** Are soundings also launched on La Palma itself? So, are there actually real measured soundings, or are you basing all of this only on model soundings, like the GFS model or something else?

[00:28:44] **Roger Frey:** Well, you're always basing it on a model because the soundings happen twice a day. But of course, I compare the models with the actual measurements. There's a measurement taken twice a day on Tenerife. We're only 100 kilometers away, usually in the northeast trade winds. That means the air mass measured there also comes to us.

[00:29:05] And the models I use, they're actually quite

[00:29:11] **Lucian Haas:** usable. So, if you say the island is relatively small, are islands like that even depicted properly in these weather models—which often don't have such a fine grid, especially these global models that cover the Canary Islands?

[00:29:28] **Roger Frey:** So I use models where the islands aren't mapped out. Because as soon as anything gets calculated into it using algorithms, sometimes the results are just complete rubbish. So I take the GFS model, which doesn't have an altitude profile for La Palma. And then I make my own assessments based on what I see in that profile. That way I know what the wind is doing at the island itself. But when the models start calculating something, I'm not so comfortable with that.

[00:30:00] **Lucian Haas:** So, you really look at how the wind would basically blow over the open sea at various altitudes, and then based on your experience, you say, okay, this wind up to a certain height is definitely blocked by this

island and won't reach the other side with that same strength. And only if I see that the inversion is higher than, I don't know, whatever you take as the average value for your island—if it's higher than that, then I might have the risk that the northeast trade wind could break through to the other side as a Föhn.

[00:30:31] **Roger Frey:** Absolutely not. So I take the raw data—the measured and calculated raw data for wind, humidity, and temperature—and then I mentally project the island into it and say, okay, at this altitude, if the wind is that strong at 1,500 meters, then it just blows over that pass we have at this height. And I can tell from experience, and I'd rather do it that way than however some model calculates something that I don't exactly know what it's doing. Well, now that's...

[00:31:04] **Lucian Haas:** something, if you say you've been on this island for 30 years and you're flying there now—I think you started flying there in 2005, am I seeing that right? So, I started flying on La Palma in 1994. Yes, okay, then you've really been on the island for a very long time and naturally bring an enormous amount of experience with you. How quickly would you—or would you even—trust pilots who just arrive on the island in any way to be able to assess the weather conditions of what's going on there?

[00:31:33] **Roger Frey:** There's the whole spectrum of pilots, of course. So, if a pilot has really educated themselves well in meteorology and is interested, you can explain to them relatively quickly how it all works. That's also the case—we have flight schools that come to us for the guide service, and we do weather training there, and the people benefit a lot. So, a pilot can certainly assess that themselves, but they have to be careful not to overestimate it. It's better if you really say it and grasp the things exactly, because the line between "fun and games" and being critical is suddenly very thin.

[00:32:11] **Lucian Haas:** How often does it still happen that visiting pilots get caught in a weather trap on La Palma? Fortunately, it's very rare.

[00:32:20] **Roger Frey:** ...become. So I also believe our flight school and our guide service help positively there, because if the pilots have questions that aren't in our guide service and we have the time, then we of course help them too. So it has become significantly less common for accidents to happen due to meteorological conditions.

[00:32:44] **Lucian Haas:** If you were to say, out of x pilots coming to the island, what percentage or how many of them have contact with you in some way, so that you could say—even if you might not be doing the guiding for them directly—that ultimately, surely 80% of the people coming here, or something like that, get something offered by me to help them assess the weather?

[00:33:07] **Roger Frey:** So I'd say 100%. During the winter season, I publish a daily weather briefing on my website. Anyone can read it. And I do that because pilots often come to me and ask, "What's the weather going to be like today?" I simply don't have the time for that. I can't do an individual consultation for every single person. So, I put it online early in the morning and then people can check it out. If questions arise from that—for example, someone asks me, "You wrote it would be this and that, how is that explained?"—then I'd be happy to help out anytime, as long as we have the time. Sometimes we have 15 people in the guide service, and in those cases, I just can't go into detail with every single person who hasn't booked with us.

[00:33:59] **Lucian Haas:** Islands have, well, two meteorologists—actually, they have many more, but let's say there are two typical aerodynamic effects. One is that they don't naturally block the high-altitude wind in a certain way, so it either goes over the island or it doesn't. The other, however, is that the wind is naturally deflected sideways around the island, and then corresponding lee vortices are created in the lee of the island, which then drop the wind back onto the coast in a different way. Because a sort of back-vortex forms there. Is there something like that which is very typical and prevails on La Palma accordingly? Absolutely.

[00:34:36] **Roger Frey:** That's actually the engine for our good weather. When we have the northeast trade winds at sea level, this wind is deflected in the north and south of the island. And at this zone from wind to no wind, where you see whitecaps—no, no whitecaps—an intake effect happens there. So in the south, air is sucked in from the north, and in the north, air is sucked in from the south. Toward this wind line. That means we have at least three currents—a west wind, a north wind, and a south wind on the lee side, resulting from what you explained earlier.

[00:35:16] **Lucian Haas:** And then there are also the corresponding convergence zones where these currents meet, where you could also say it lifts particularly well, because I constantly have large-scale rising air masses, even if it might be slow?

[00:35:31] **Roger Frey:** Those large-scale rising air masses do exist, but you should avoid these convergences because if we fly south, for example, the north wind will increase the closer we get to this convergence zone. That means it will be harder to get back. If you fly into this convergence area, it might rise for a bit, but you won't know where the turbulence is coming from. You shouldn't fly into that. Sometimes there are convergences with very little wind that you can fly; those are really great, but the wind must never exceed 15 km, otherwise it becomes very, very messy.

[00:36:10] **Lucian Haas:** That means, for the less experienced pilots, you usually tell them it's best to stay within this radius of Campanarios as a launch site—for example, 10 km forward, not backward, because the mountains are there, but looking forward, so looking west, it's best to stay in that area and you can fly there relatively safely.

[00:36:31] **Roger Frey:** Exactly, so the inexperienced pilots, who want to be a bit within the glide path of the landing field anyway, they fly from the Campanarios launch site in the area where they are actually safe. We brief the cross-country flight pilots accordingly so that they already know what's happening. So as I said, one indicator now, if you're flying south, is an increasing north wind; you have to watch that closely, and if it suddenly pushes you south at over 50 km/h, then you have to turn around.

[00:37:00] **Lucian Haas:** A lot of talk is always made about climate change and all that. Have you experienced anything like that over these 30 years in La Palma that makes you say,

[00:37:10] have some of the basic weather conditions changed significantly over the years? Or is the trade wind system overall such a stable system that you don't really notice much of it there?

[00:37:23] **Roger Frey:** So what we've noticed is that significantly less rain has fallen in recent years. Whether that's climate change or just a local phenomenon that will eventually balance out, I can't say for sure at the moment. Climate is a long-term story, and you can't make a climate out of five or ten years. From my perspective, that's still just weather. I'm not sure. So the

[00:37:46] Climate change exists worldwide; practically everyone agrees on that now. But whether I'm seeing something small-scale and local here that I could call climate change, I can't say.

[00:38:00] **Lucian Haas:** From the experience you've gained over time flying on La Palma, especially regarding the weather, how much of that experience was, let's say, gained the hard way—in the sense that you actually had some stupid experiences and realized, "Oh, I really shouldn't be flying in these conditions," and then later asked yourself why, what was the mistake I actually made?

[00:38:25] **Roger Frey:** Yes, of course you always learn through experience, but I'm not the type to be reckless. I'm more of a reserved pilot. Luckily, I haven't had any major incidents that were very negative. I just dared to try it slowly and experimented. But always a little bit more, like how Judith Zweifel did the tumbling—flying for girls, slowly, then a little bit more, then back again, and so on, just building up a lot of experience over a long period without ever having flown into critical situations.

[00:39:05] **Lucian Haas:** So that means you've never had an accident of any kind on La Palma yourself?

[00:39:10] **Roger Frey:** Right. So, when paragliding, you get hurt every now and then. I've sprained my hand once and my foot once. But that's not because of a completely wrong assessment of the situation, it's just—I sprained my foot because I wanted to land on the spot in a really reckless way.

[00:39:30] I just ripped the glider off. It was a bit higher than I thought. That's just how stupid things can be, what can happen. If you've already had so many...

[00:39:40] **Lucian Haas:** When you fly for years on La Palma, do you ever get to the point where you find it kind of boring? Like, you say, I've seen all of this before. The Northeast Trade Wind is always there from the northeast as usual, and the conditions that develop—at some point, you know the ten typical weather patterns and you already know what

to expect and where you have to fly and all that, and you say, nothing new is happening for me anymore.

[00:40:06] **Roger Frey:** No, on the contrary. I mean, when you do a cross-country flight here, you can't plan it like in certain other areas where you can say, "The wind is coming from there, so you have to do this and that and that," and you can basically fly it. If you take off here, you always have to expect that the situation will change again and that you'll have to completely readjust your strategy. So it's always a lot of mental work too. It hasn't become boring for me yet, no. You lead

[00:40:32] **Lucian Haas:** A logbook? Like a logbook where you always write down the specifics of flights to remember them over time? Or is it all experiential knowledge that you just feel in your gut? Yes,

[00:40:45] **Roger Frey:** I haven't kept a logbook for a long time now. I do write down the hours, just to have a bit of an overview of what the glider has to endure. But I don't write it all out anymore. No, it's a bit of a gut feeling.

[00:41:00] **Lucian Haas:** Yeah. Well, you've written a book yourself, or rather several books. One is Meteorology for paragliders, which means "Thunder Weather." What led you to write this book?

[00:41:15] **Roger Frey:** So, that's the second book I've written. The first book is a funny story. The first book is the one on cross-country flying. That's the textbook for the B-license. I actually wrote that because, when I was in the flight instructor training for the German flight instructor license, I honestly just couldn't find any good training material. And then I thought, well, if I want to offer B-license training on La Palma—and that was the original plan—then I need material. And the material I gathered just kept getting bigger. It started as a normal PowerPoint presentation. And at some point, I said, I'll put this into a book.

[00:41:57] **Lucian Haas:** And then you wrote this book, Cross-Country Flying.

[00:42:00] **Roger Frey:** Exactly. And then, after that, I wrote Donnerwetter.

[00:42:04] **Lucian Haas:** written. Regarding cross-country flying specifically, did Burkhard Martens' books not exist back then? So, neither the cross-country flight logbook nor the thermals book by Burkhard?

[00:42:14] **Roger Frey:** Martens? Yes, yes, yes. That's not the same. I mean, Burkhard Martens' cross-country flight book is really about cross-country flights. And my book is actually about conveying the theoretical foundations a pilot needs if they want to get their B-license.

[00:42:34] **Lucian Haas:** Okay. It's basically like a companion textbook so that you can actually master the topics that are tested in the B-license exam. Or you can look things up if it's like, okay, how is this converted or how do I find certain headings during cross-country flights and stuff like that. That's all described accordingly in there. Exactly.

[00:42:54] **Roger Frey:** And the basics that the pilot needs, the theoretical ones, if he has to take the B-license exam. So it's not, it's complementary. It's not a competing product to Burkhard's cross-country flight book right now.

[00:43:09] **Lucian Haas:** And the "Donnerwetter" thing was basically like saying, okay, for the B-license I also need meteorological knowledge, which I want to convey accordingly. Then I put that into a book format, and then it becomes "Donnerwetter."

[00:43:20] **Roger Frey:** Yes, with the meteorology book, I simply saw that there's a gap in the market. So, you have...

[00:43:27] The meteorology training is relatively modest. And you can look at Germany or Switzerland or Austria—it's relatively modest in all three countries, I think. And when you look into the literature, it becomes complex pretty quickly. And that middle ground, where you'd say, "the pilot interested in meteorology who wants to learn a bit more without it getting too scientific," I found that there's actually nothing really suitable. And the book is supposed to fill that gap a bit.

[00:43:59] **Lucian Haas:** Which, how should I put it, aspect of paragliding weather do most pilots basically understand the least from your perspective? Among the people who come to you—where you always say you're also providing further training for them—where is there basically the greatest need for catch-up or further education?

[00:44:18] **Roger Frey:** So I always make the joke and ask,

[00:44:22] which weather maps the pilots were looking at. And we all always say, yeah, the surface weather map. And then I ask, yeah, and when are you on the ground?

[00:44:34] And that actually hits the nail on the head. So you just look at the surface weather map and then try to imagine the weather from that. But the most important thing I actually have to give the pilots is the weather that's happening where they're actually flying. And if you're looking at the surface weather map, you don't have an overview of what's going on up there if you're doing a flight in the Alps at 2,000 meters. So I also generate the altitude weather maps, and I think that's actually a very good approach.

[00:45:05] **Lucian Haas:** Which meteorological sources do you use for yourself?

[00:45:10] **Roger Frey:** So when I prepare the weather briefing here on La Palma, I look at about 20 different pages. Every day? Every day. So I start with the surface weather map, then comes the upper-air chart, then I do a sounding, then I check Windy to see what Windy says, check the ECMWF and the GFS—so two different models. Then I look at rain forecasts, and sometimes check if the different soundings match up in real-time, so the forecast and the sounding. They get checked against each other, so it's a lot of pages, but it's routine, you know, I go through it relatively quickly.

[00:45:55] That's checked and the plausibility is verified, and then that's that.

[00:46:01] **Lucian Haas:** Why is it, from your perspective, that so many paragliders—you just said it yourself—know surprisingly little about the weather, and why is paragliding training still, in some ways, so poor at this point? I know...

[00:46:18] **Roger Frey:** It's not. So, the training on a theoretical basis depends entirely on the flight instructor, that's crystal clear. And there are many flight schools that don't pay much attention to the subject. Many flight instructors also say, "Theory, theory, we want to fly," and I understand that too. I think that could be one reason.

[00:46:41] Then the training books are also, in part, very

[00:46:49] relatively superficial. And I think it's an important topic because it affects us every day—meaning the pilots. In

[00:46:57] **Lucian Haas:** The main reason is that weather is the most important variable for a pilot. Both in terms of wanting to experience beautiful flights—where I want to know that the conditions are sufficiently good—and, at the same time, wanting to fly safely, of course, and wanting to know that the conditions are sufficiently safe. And I can only assess that in each case by knowing what the weather is actually doing. That's why I always find it interesting to see how few pilots, or how little many pilots, actually care about this topic in the end, but instead head out into the terrain quite unconcerned. Yes,

[00:47:30] **Roger Frey:** maybe it's also because we flight instructors sometimes miss the chance to take this topic out of the dusty theory corner. And I have a huge playground here, of course. If I tell the pilots, "Listen guys, you can't fly," and then they fly a few anyway, then I can put them in the bus and say, "Come on, let's drive ten minutes somewhere," and then I'll show you why. And if the Föhn is blowing there so hard they can barely stand up and they see pilots flying within throwing distance, then the lesson is just better than on a chalkboard with some formulas.

[00:48:13] **Lucian Haas:** That's also the beauty of a small island like La Palma, where you can really say, I can drive ten kilometers further and show them the corresponding effect live, right there on site and in color. Exactly.

[00:48:28] Let's put La Palma aside for a bit and jump back into your own story. If I saw it correctly, you started paragliding back in the mid-80s. And back then, paragliding was still very much in its infancy. You were certainly among—not the pioneers, but probably one of the first paragliders there was in Switzerland. How did you get into paragliding back then? That's also...

[00:48:57] **Roger Frey:** a strange story. I actually got into paragliding because the diving school was closed. The diving school? The diving school. So, I wanted to do something with my brother, we said we'd do something together. And then we wanted to learn to dive. And we went there and the diving school was closed. So we put that topic aside again

and somehow later my brother says to me, "Oh, I just saw some ad for a paragliding theory course, not much can go wrong there."

[00:49:31] **Lucian Haas:** But the diving course would have been in Switzerland too, at some Swiss lake, right? That would have been in

[00:49:35] **Roger Frey:** in Switzerland, exactly. And then we both actually signed up for the paragliding theory course. I had only seen a paraglider once before. And then we did this theory training without having made a single flight. So we passed the theory exam without having flown at all at that point, we hadn't flown at all yet.

[00:50:02] **Lucian Haas:** And did you teach yourself how to fly then? In the end? Based on the theory you already had, or did you have a real instructor as well?

[00:50:10] **Roger Frey:** No, that was at a flight school. I joined right at the start of the hype period, when suddenly an extremely large number of

[00:50:18] a lot of pilots were also getting trained. Because of that, I had to learn it a bit the hard way, because for example, I was forgotten during my first high-altitude flight.

[00:50:27] **Lucian Haas:** Forgotten? The instructor had already flown away and you were still at the launch site, or what?

[00:50:31] **Roger Frey:** No, no, I was in the air and was forgotten. He had his

[00:50:34] **Lucian Haas:** The radio was already switched off and you're still in the air, not knowing what to do.

[00:50:38] **Roger Frey:** They sent me up there. It was a real workout, 600 meters of elevation, and then I landed down there. I had a radio to my ear, a big one, and they told me, "Yeah, if you don't hear anything, then you have to do this and that." Then I thought, "Yeah, that's the radio, it's failed." And when I landed, the meadow was just empty, there wasn't a soul there. They packed everything up, forgot about me, and went off to the restaurant to eat.

[00:51:02] **Lucian Haas:** And then you eventually chased after them and arrived at the restaurant half an hour later and said, "Hey, where were you?" Or something like that. Exactly.

[00:51:10] **Roger Frey:** At first, I wasn't sure if I'd landed in the right place because no one was there anymore. And from that point on, I knew, okay, you have to do a lot of the work yourself.

[00:51:23] **Lucian Haas:** Back then, there weren't even mobile phones or anything like that. You couldn't just give a quick call and say, "Hey, where are you?" Instead, you probably were quite surprised at that point.

[00:51:32] **Roger Frey:** Exactly. So that's how it started, yeah.

[00:51:34] **Lucian Haas:** Have any other wondrous things happened to you while flying?

[00:51:39] **Roger Frey:** Yeah, well, otherwise just the usual stuff that can happen.

[00:51:46] **Lucian Haas:** For example? Yes, for example

[00:51:50] **Roger Frey:** flying into a trap in the Alps on a flight as an inexperienced pilot and then

[00:51:55] your glider flies all around your head and stuff. But everything went well. So from that perspective, it's not that dramatic. I never had any emergency parachute deployments.

[00:52:07] So I've done several, but because we have to do that in Switzerland, in order to...

[00:52:15] To have a glider or rescue parachute certificate, we also have to go down to the rescue ourselves at times. But never, I mean, out of an emergency situation.

[00:52:27] **Lucian Haas:** So you came to La Palma. You mentioned earlier that back then, flying on La Palma was still pretty wild. Were you basically the first pilot on La Palma then?

[00:52:36] **Roger Frey:** No, no. No, no. No, that was... people were already flying here. So I came to La Palma in 1994. My current business partner, Javier Lopez, who actually founded the flight school, had come here a year before me and did tandem flights. Then there were other pilots who were already here before me. Thermals, for example. Mike Liebhardt flew kites here. And later, paragliding. So they were well before me. The scene was small, but I wasn't the first at all. Absolutely not.

[00:53:12] **Lucian Haas:** And if you look at this scene now, paragliding on La Palma, how many Palmeros are there who actually do paragliding themselves? Or are most of them really visiting tourists who then go there to fly during the winter half of the year? The

[00:53:24] **Roger Frey:** Most are visiting tourists. Unfortunately, there are fewer and fewer Palmeros who go paragliding.

[00:53:32] Why fewer and fewer? Well, they just keep getting older, and so does the equipment. And then they have to buy new gear, and that's all just expensive. So paragliding on La Palma for the Palmeros is an expensive sport. With an income like a waiter, who might earn 800 to 1,000 euros, and then has to support a family, you just can't go out and buy thousands of euros worth of equipment. That's one reason. And the second reason is also the training offer. Because there are so few people, it's not interesting for us as a flight school either. And we have to gather people together, and then they sometimes wait two or three years for us to be able to start a course, or we even have to send them to Tenerife.

[00:54:18] Because of that, there isn't much of a steady stream of people from the Palmeros. Those are the two hurdles, I think. So most are foreign pilots who come to La Palma to fly here, to enjoy the vacation, the sea, and the warmth of the winter.

[00:54:34] **Lucian Haas:** And what do the island residents think about the paragliders? Are they basically welcomed because people say they're actually interesting and relevant for us as a source of tourist income? Or are there ultimately so few pilots coming in total that you'd have to say it's not a major branch for the island?

[00:54:55] **Roger Frey:** So, as paraglider pilots, we are very welcome on La Palma. The island government has even set up a network of launch sites for us with eight official launch sites. We are a small scene, even with the winter holidays it's still a small scene, but we are perceived as larger than we actually are. Because you

[00:55:17] **Lucian Haas:** are visible.

[00:55:18] **Roger Frey:** We are visible, and a pilot can sometimes fly for a long time during the day or fly two or three times, and so, when the sky is suddenly full of paragliders in the winter, we are perceived as being significantly more than we actually are. That's a good thing.

[00:55:38] **Lucian Haas:** If you take a typical season, how many paragliders come to La Palma in a winter? It's several hundred. In a normal winter, 500. And they usually live somewhere in the rain area of Portonau, because that's also one of the main flight areas, and then you drive up to Campanario accordingly. Portonau is on the coast and Campanario is further up in the mountains.

[00:56:03] **Roger Frey:** So most of them live in or around Porto Santo.

[00:56:11] **Lucian Haas:** If you imagine a typical paraglider, for whom or from what skill level would you recommend planning La Palma as a possible winter destination?

[00:56:24] **Roger Frey:** So if the pilot comes to us and is being supervised by us, I'd say an A-license and 100 flights. That's okay.

[00:56:37] Do you have to be able to launch backwards? It's an advantage. But we don't always—well, at the cliff, we sometimes have wind conditions where you have to launch backwards. Campanario is usually, if it's flyable, you can launch forwards.

[00:56:50] **Lucian Haas:** That means it's not actually like in other areas, Lanzarote for example; it's not a high-wind flying area on La Palma, but a really calm, "calm" soaring area.

[00:57:01] **Roger Frey:** You say it's a calm lee coast, and that's something you have to understand. You can hardly imagine it, because it's not calm in the lee. But here, this lee side is so large, and when you fly in it, it is calm. Thermals are 3-4 meters maximum, so nothing like in the Alps, where it suddenly kicks you up by 10 meters.

[00:57:23] **Lucian Haas:** We talked about the volcanic eruption at the beginning, which is still ongoing and, as I said, will probably ruin your season in some way, whether you call it "spoiling" or "spitting" it out, whatever you want to call it.

[00:57:39] What does that mean for you, for your life plans there? Are you going to stay on the island, or are you also saying, "Well, the winter is over anyway, I can go somewhere else too"?

[00:57:50] **Roger Frey:** I live here, I have here

[00:57:54] my house, I'm staying here, I have no plans to throw in the towel now and leave. Sure, the winter will be like this, so the season can definitely last until the end of the year, there's nothing we can do about that. January is also up in the air, all road connections to Porto Naos are currently interrupted, the water supply is being maintained with an emergency supply for now, but at the moment La Palma is a bit like an organism with only one kidney left; almost everything works, but the slightest thing that could happen throws it all off quite a bit. But I'm not leaving, no.

[00:58:36] **Lucian Haas:** I'm staying here. You also said you live a bit north of the volcano, and the flight areas—if I understood correctly, the main ones, Porto Naos and Campanario, are to the south. That means you can't get there quickly or directly from where you are?

[00:58:52] **Roger Frey:** No, at the moment I can't get there directly anymore; I have to drive from Caliente instead, so I have to go from here, from the west side to the east side, then all the way south, and then back again on the west side of the southern part. It's 135 kilometers round trip. And normally it would be... 20.

[00:59:12] **Lucian Haas:** Oh wow. So, huge detours that this volcano has forced on you. And to undo those, you'd probably have to cut some sort of paths through these lava masses so that you could lay a road through there again, until these lava masses have cooled down.

[00:59:30] **Roger Frey:** Either cut a path through it or just build some kind of road over it. True, that would work too.

[00:59:37] **Lucian Haas:** In the end, it's a new rock face that will have formed there accordingly. Exactly. But all of that will still take its time.

[00:59:45] **Roger Frey:** That will certainly be one of the first priorities that need to be addressed, but I don't know how long you have to wait, how long it has to cool down.

[00:59:56] In some cases, these lava flows are 30 meters high, you have to think about that. 30 meters.

[01:00:04] **Lucian Haas:** That means it can still be hundreds of degrees inside, and it's really like a thermos; it stays that way for a very long time. It stays...

[01:00:12] **Roger Frey:** for a very long time, yeah. I mean, it's like that too—inside, the lava is still liquid, and you can't see anything on top of it. But if you cut into it to make a road, the soup just flows out again.

[01:00:23] **Lucian Haas:** No beautiful views, or at least no predictable views where you can say, "Folks, in two months you can comfortably drive to La Palma again, everything will be back to normal." Instead, everything still looks into a rather very uncertain future.

[01:00:41] **Roger Frey:** Yes, that is definitely the case.

[01:00:45] **Lucian Haas:** Roger, I still wish for this hissing volcano and the jet fighter in the background to calm down for you as soon as possible, and for all the Palmeiros residents as well, so that no more major damage is caused, and that life at least normalizes somewhat quickly so that people can live there in peace again and you can also go about your job as a paraglider guide and flight school and so on there in peace. Thank you for your story. Thank you very much.

[01:01:15] **Roger Frey:** Sorry for the coughing, I have a lava grain or something.

[01:01:29] **Lucian Haas:** That was episode number 69 of Podz-Glitz free talk with Lucian Haas. As always, there are a number of additional links in the show notes for this episode on Lu-Glitz, especially for those interested in flying on La Palma. You can find the paragliding blog Lu-Glitz online at www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz is spelled Lu-Glitz. If you feel well-informed or well-entertained by me as a listener of Podz-Glitz and a reader of Lu-Glitz, I would be happy if you supported my work as a patron. Your one-time or recurring contribution is entirely up to you. In other words, you can give as much as you want.

[01:02:14] For those who can't decide what amount might be appropriate, I'll make a completely non-binding suggestion. How about 1 Euro per podcast episode and 2 Euro per reading month on Lu-Glitz? Of course, you're welcome to listen to a few episodes first and read Lu-Glitz over several months, and then make a lump-sum contribution. Payments are very easy via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on my blog Lu-Glitz, specifically on the Support page. Until next time. Ciao!

Français

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

Show notes

Roger Frey vit à La Palma. À trois kilomètres de sa maison, un volcan bouillonne depuis des semaines. La lave enterre des lieux entiers, mais aussi des rêves d'aviation.

Imagine que tu vis sur une belle île de vacances. Tu gères une école de pilotage et tu proposes un service de guide de vol. Tu te réjouis de la saison à venir, quand de nombreux hivernants quitteront à nouveau le froid de l'Europe pour venir vers toi. Et puis, un volcan entre en éruption non loin de ta maison.

C'est ainsi que Roger Frey a été touché. L'homme suisse de 60 ans vit sur La Palma depuis 16 ans. Il est un expert reconnu des conditions météorologiques particulières de l'île. Sur place, il est l'interlocuteur principal pour les pilotes de parapente qui souhaitent y voler en toute sécurité. Mais cet hiver, ses clients risquent de faire défaut.

Depuis des semaines, des masses de lave s'écoulent des nouveaux cratères de la chaîne de montagnes de la Cumbre Vieja sur La Palma, ensevelissant des villages entiers. Et aucune fin n'est en vue.

Dans cet épisode 69 de Podz-Glitz, Roger raconte ce que c'est de vivre à côté d'un volcan qui ne cesse de cracher. Comment les moments de fascination cèdent la place à une impuissance exaspérante, quand ce phénomène naturel destructeur enterre des paysages entiers et retire à beaucoup de gens tout ce qu'ils possédaient.

Bien sûr, nous parlons aussi du parapente à La Palma – et de ses particularités. Actuellement, les zones de vol sont fermées. Mais Roger compte fermement sur le retour des pilotes dès que le volcan se sera calmé.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Acoustic Guitar #1 | Artiste : Audionautix

Acoustic Guitar #1 de Audionautix est soumise à la licence Creative-Commons "Attribution 4.0".

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Artistes : <http://audionautix.com/>

- Roger fait presque quotidiennement un compte rendu sur son blog (sur les volcans, la météo, les possibilités de vol, etc.)

Te sens-tu bien divertie par Podz-Glitz ? Chaque épisode du podcast est professionnellement recherché, produit et mixé pour une bonne audibilité par mes soins. Afin que la qualité du contenu et du son soit à la hauteur, j'investis beaucoup de temps et de travail dans chaque épisode. À ce rythme et avec cette profondeur, cela ne peut plus être un simple projet de loisir, mais doit être financé d'une manière ou d'une autre. Es-tu avec moi ?

Liens :

- Le site web de Roger Frey : <https://www.idafe.com/>
- Blog : https://www.idafe.com/German/51blog_de.html
- Palmaclub : <https://www.palmaclub.com/de/>

- Infos pilotes pour La Palma (pdf) : https://www.idafe.com/Flyer_Piloteninfo-D.pdf
- Chaîne Twitter : https://twitter.com/efadi_LP
- Instagram : <https://www.instagram.com/roger.frey/?hl=de>
- Donnerwetter : https://www.bod.de/buchshop/donnerwetter-9783744855389?utm_source=saleswidget&utm_medium=referral&utm_campaign=saleswidget_large
- Vols de longue distance : https://www.bod.de/buchshop/streckenfliegen-9783743148727?utm_source=saleswidget&utm_medium=referral&utm_campaign=saleswidget_large

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/11/podz-glidz-69-unterm-vulkan.html>

Transcript

[00:00:01] **Roger Frey:** J'ai une école de pilotage. Avant l'éruption volcanique, l'école était à 15 minutes de chez moi en voiture. La dernière fois que je suis descendu, il m'a fallu cinq heures. En ce moment, toute la zone est évacuée, y compris là où se trouve l'école. Et on a dû tout aspirer jusqu'à la fin de l'année.

[00:00:32] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:34] **Roger Frey:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:38] **Lucian Haas:** Aujourd'hui, avec Roger Frey et Lucian Haas au micro.

[00:00:44] Imagine que tu vis sur une belle île de vacances. Tu tiens une école de vol et tu proposes un service de guide de vol. Tu as hâte que la saison commence, quand les nombreux hivernants du froid européen viendront vers toi. Et puis, un volcan entre en éruption non loin de chez toi. C'est ce qui est arrivé à Roger Frey. Le Suisse de 60 ans vit sur La Palma depuis 16 ans. C'est un expert reconnu des conditions météorologiques particulières de l'île. Sur place, il est l'interlocuteur principal pour les parapentistes qui veulent voler en toute sécurité là-bas. Mais cet hiver, ses clients risquent de ne pas venir. Depuis des semaines, des masses de lave s'écoulent des nouveaux cratères de la chaîne de montagnes de la Cumbre Vieja sur La Palma, ensevelissant des villages entiers. Et il n'y a aucune fin en vue.

[00:01:31] Dans cet épisode 69 de Podz-Glidz, Roger raconte ce que c'est que de vivre avec un volcan au sifflement incessant dans le voisinage. Les moments de fascination qui se mêlent à une impuissance angoissante quand ce phénomène naturel destructeur enterre des paysages entiers et prive beaucoup de gens de tout ce qu'ils possédaient. Bien sûr, nous parlons aussi du parapente sur La Palma et de ses particularités. Actuellement, les zones de vol sont fermées, mais Roger compte sur le retour des pilotes dès que le volcan se sera calmé. Si ce podcast vous plaît, vous pouvez soutenir mon travail de différentes manières. Vous pouvez aider à faire connaître Podz-Glidz, par exemple en recommandant le podcast lors de discussions avec des amis pilotes ou via les réseaux sociaux.

[00:02:20] Bien sûr, tu peux aussi soutenir financièrement Podz-Glidz et le blog associé Lu-Glidz. Tu trouveras sur le site de Lu-Glidz, plus précisément sur la page "Soutenir", comment devenir contributeur très simplement et sans aucun engagement. Avant de commencer, un dernier petit mot. On entend un grondement sourd en arrière-plan tout au long du podcast. C'est le volcan, qui a aussi accompagné l'enregistrement de cette conversation avec son son.

[00:02:54] Roger, qu'est-ce que fait le volcan ?

[00:02:57] **Roger Frey:** Oui, il change de visage tous les jours. Ça nous tient en haleine depuis plus de six semaines maintenant. Et aujourd'hui, il est très bruyant. Bruyant. Comment peut-on imaginer ça ? Il grogne tout le temps.

[00:03:11] **Lucian Haas:** ou qu'est-ce qu'on entend ?

[00:03:13] **Roger Frey:** Tu peux te l'imaginer comme si un avion de ligne était à plein régime juste à côté de la maison, et qu'il y aurait parfois des vagues de bruit. Ça devient un peu plus fort, puis un peu plus calme, et parfois ça fait un énorme boum. Ça nous tient en haleine, quoi. Et à quel point c'est fort ?

[00:03:32] **Lucian Haas:** quel genre de truc ? Enfin vraiment, parce que tu dis "jet", est-ce que c'est aussi fort qu'un vrai jet ou c'est juste comme si tu disais, OK, il y a un aéroport à dix kilomètres d'ici et je l'entends juste ?

[00:03:42] **Roger Frey:** Non, c'est vraiment aussi fort qu'un avion de ligne. La maison est sur la première ligne qui n'a pas été évacuée. Je suis au nord du volcan et le truc a explosé à trois kilomètres de chez moi. Donc c'est putain de proche. Et quand tu bois sur le balcon, tu regardes directement le volcan ? Heureusement non. Alors là, pour mon bureau, j'ai une fenêtre qui regarde dans la direction du volcan, mais heureusement il y a un garage juste devant. Donc je n'ai pas besoin de le voir tous les jours. Tu ne veux pas le voir non plus. Enfin, le voir constamment. Non, je prends des photos tous les jours et je les mets sur le net. Je le vois tous les jours, mais j'ai déjà assez de volcans.

[00:04:28] Ça ne me dérangerait pas s'il s'arrêtait demain.

[00:04:31] **Lucian Haas:** D'accord, ça fait déjà plus de 40 jours maintenant. Est-ce que c'est vraiment au point que tout le monde en a marre ?

[00:04:40] **Roger Frey:** Oui, enfin, on voit que les gens commencent à en avoir marre, ils perdent patience. Ça arrive aussi beaucoup. On a dû évacuer plus de 7000 personnes, dont certaines sont logées chez des amis, et elles cherchent encore des appartements et des logements ; ce sont des charges psychologiques, tout simplement. Et puis on a des tremblements de terre, sans arrêt. Alors, je ne trouve pas ça terrible en soi, mais ça dépend toujours de la façon dont c'est construit. Si la maison vacille, personne ne trouve ça drôle et beaucoup ont peur. Et ce mélange d'incertitude, c'est pesant.

[00:05:20] **Lucian Haas:** Déjà. Quand il y a des tremblements de terre comme ça, qu'est-ce que ça signifie pour toi ? Est-ce que tu sors toujours en courant de la maison pour éviter que le plafond ne te tombe sur la tête ? Ce n'est pas si grave que ça...

[00:05:29] **Roger Frey:** ce n'est pas si grave et les tremblements de terre sont aussi relativement courts. Il ne faut pas sauter hors de la maison, c'est la première chose, pour ne pas se prendre une brique sur la tête, mais tu n'aurais même pas le temps. Ça fait un bruit, ça secoue un court instant et la plupart du temps, en une seconde, c'est fini. Mais avec

[00:05:50] **Lucian Haas:** avec tous ces bruits et tout ça, quand tu dis que le volcan façonne en fait toute ta journée et probablement aussi ta nuit.

[00:05:56] **Roger Frey:** Est-ce que tu peux dormir du tout ? Je dors bien. La nuit dernière était la première où je me suis réveillé deux fois à cause des tremblements de terre. Sinon, d'habitude, je dors d'une traite. Mais je remarque que je dors plus superficiellement qu'avant. On est donc un peu fatigué toute la journée. Est-ce que tu mets des bouchons d'oreilles pour essayer d'étouffer ce sifflement du volcan ? Heureusement, j'ai rénové la maison il y a quelques années et j'ai mis des fenêtres très, très bonnes. Donc je peux fermer et je n'entends plus que son bourdonnement de fond, et on peut s'y habituer. Si tu...

[00:06:27] **Lucian Haas:** quand tu sors devant la maison tous les jours et que tu vois qu'il continue de siffler, qu'est-ce que tu ressens ? Est-ce que c'est aussi le genre de chose où tu te dis parfois,

[00:06:38] Just humility? Or what kind of feelings are they?

[00:06:42] **Roger Frey:** Je peux peut-être le mieux décrire toute cette étendue. Quand on regarde le volcan la nuit, quand on a des vents d'ouest qui balaient les nuages, on voit simplement le volcan. Il est d'une certaine manière fascinant, il a aussi une certaine esthétique. Mais quand je tourne un peu la tête vers la mer, là où je voyais autrefois des villages, des maisons et tout le reste, il n'y a plus que du noir. C'est un immense champ de lave qui s'est ouvert là. Il y a tout le spectre de la fascination, de cette certaine esthétique et de la souffrance que les gens ont endurée avec le volcan. Tout y est, tout simplement. C'est presque un sentiment étrange.

[00:07:24] **Lucian Haas:** Tu as dit tout à l'heure que 7 000 personnes ne sont plus dans leurs maisons. Je veux dire, beaucoup de maisons ont été détruites. Combien de ces 7 000 sont dans la situation où ils disent avoir vraiment perdu leur maison, leur terrain et tout le reste parce que la lave est passée par-dessus ?

[00:07:37] **Roger Frey:** Alors, il y a des chiffres différents. Le satellite Copernicus compte les bâtiments. Là, on est à deux mille cinq cents. Mais bâtiment veut dire structure. Donc une maison avec une piscine et un garage compte pour trois bâtiments. Quant aux maisons vraiment détruites, d'après le chiffre d'hier, je dois vérifier rapidement, on est à un

peu plus de 1000. Donc 1100 maisons d'habitation vraiment détruites. C'est extrêmement beaucoup pour une île de 82 000 habitants.

[00:08:09] **Lucian Haas:** Mais en fait, le terrain est aussi fondamentalement perdu, parce qu'il y a maintenant de la lave dessus. On ne peut pas simplement dire : quand ça s'arrêtera, je reconstruirai ma maison à la même place. Il faut vraiment dire qu'il y a maintenant un morceau de pierre refroidie qui, pour l'instant, ne sert à rien. Donc le terrain est aussi perdu en tant que tel. Ou est-ce que je me trompe ?

[00:08:29] **Roger Frey:** Tu as tout à fait raison.

[00:08:34] Un ami qui a aussi perdu sa maison a dit clairement : « Écoute, si ma maison avait brûlé, j'aurais encore le terrain. Je pourrais alors repartir de zéro. » Mais avec dix mètres de lave sur le terrain, tu ne peux pratiquement rien faire pour le moment. Ou alors on peut faire quelque chose, mais ça prendra évidemment beaucoup plus de temps.

[00:08:51] **Lucian Haas:** Et as-tu vu ça chez beaucoup de gens ? Tu es toi-même à trois kilomètres de ce volcan. Est-ce que tu crains aussi que de la lave puisse arriver chez toi ? Ou est-ce que tu es situé sur un versant tel que tu te dis que le volcan, tout ce qu'il rejette, coulera toujours vers la mer d'une manière ou d'une autre, mais n'arrivera jamais chez toi ?

[00:09:10] **Roger Frey:** Alors, si la situation ne change pas fondamentalement, c'est-à-dire si le volcan reste là, s'il n'y a pas un deuxième volcan, alors ma maison n'est pas en danger pour le moment en ce qui concerne la lave en fusion. La lave coule vers l'ouest. Je suis au nord du volcan. Le volcan a son cône à environ 1000 mètres au-dessus de moi. Ma maison est à 600 mètres. Donc, avec la pente, l'emplacement et tout le reste, ça ne suffit tout simplement pas. La lave va couler vers l'ouest. Mais il est bien sûr possible que quelque chose change fondamentalement. Ce n'est pas à exclure.

[00:09:44] **Lucian Haas:** Le volcan pourrait aussi rejeter de la lave à un autre endroit, et là, ce serait beaucoup plus proche de ta maison, par exemple.

[00:09:50] **Roger Frey:** C'est théoriquement possible. C'est un deuxième volcan, qu'un deuxième volcan se forme. Si la pression devient trop forte dans le système, nous avons actuellement deux caissons de magma, en bas sous l'île. L'un entre 10 et 15 kilomètres et le deuxième à environ 35 kilomètres de profondeur. Si trop de magma y afflue et ne peut pas s'écouler vers l'avant, il est théoriquement ou même pratiquement possible que ce magma, qui est poussé vers le haut, cherche un nouveau chemin. Est-ce que tu as...

[00:10:21] **Lucian Haas:** mais en fait, est-ce que tu as vraiment peur, au point de te dire que tu pourrais vraiment perdre ta propre maison ici, ou est-ce qu'on refoule ce genre de chose ? Je me dis que c'est là-bas, derrière, que je suis encore en sécurité.

[00:10:35] **Roger Frey:** Alors, je ne suis pas quelqu'un d'extrêmement émotif. Je regarde ça de manière un peu scientifique et la probabilité que ça aille encore plus vers le nord est nettement plus faible parce que le chemin est plus long. Les caissons de magma sont situés au sud du volcan et s'ils cherchent un nouveau chemin, la physique est celle de la moindre résistance ; si ça doit aller encore trois, quatre ou cinq kilomètres plus au nord, c'est presque exclu. Donc, je suis en fait très calme. Mais

[00:11:04] **Lucian Haas:** si je vois bien, tu as quand même déjà perdu quelque chose, parce qu'au bout du compte, d'une certaine manière, tu as perdu le travail que tu avais. Tu travailles comme guide de parapente à La Palma et si je vois bien, c'est probablement toute cette saison, la saison d'hiver classique à La Palma, qui est probablement complètement foutue à cause du volcan. Là, tu as

[00:11:27] **Roger Frey:** tu as tout à fait raison. Alors, je suis discret,

[00:11:29] **Lucian Haas:** je

[00:11:29] **Roger Frey:** Moniteur de vol, j'ai une école de pilotage. Avant l'éruption volcanique, l'école était à 15 minutes de chez moi en voiture. La dernière fois que je suis descendu, j'ai mis cinq heures. Mais c'était avec des contrôles de police, un escortage et tout le reste. Pour l'instant, toute la zone est évacuée, y compris là où se trouve l'école. Et nous avons dû tout annuler jusqu'à la fin de l'année. Donc, novembre et décembre sont annulés. On verra si c'est possible en janvier. Je dois donc attendre.

[00:12:06] **Lucian Haas:** Pour tous ceux qui ne te connaissent pas encore très bien. Tu parles d'une école de pilotage à La Palma. Qu'est-ce que tu proposes exactement là-bas ? Est-ce qu'on peut vraiment dire : je veux venir chez toi en tant qu'élève pilote sans aucune expérience et apprendre sur La Palma ? Ou qu'est-ce que c'est que ce que tu proposes là-bas ?

[00:12:20] **Roger Frey:** Non, on ne fait pas vraiment ça. On a aussi une école de pilotage. On forme aussi des gens, mais la formation chez nous dure extrêmement longtemps. Donc, quand un élève est là, parce qu'on a des conditions météo complexes, une formation dure environ un an. On ne peut donc pas proposer ça aux gens qui viennent ici en vacances. On veut être sérieux et rester, et pour ça, il faut en fait avoir sa résidence ici. Deuxièmement, quand on forme, on n'a pas l'autorisation de formation pour enseigner selon les directives de la DHV, parce qu'on ne peut tout simplement pas remplir les conditions. Donc, si on forme, on enseignerait selon les directives suisses. Je suis aussi instructeur de vol suisse ou selon les directives espagnoles. Ça veut dire qu'il faudrait passer l'examen ici en Espagne ou alors en Suisse.

[00:13:08] Mais on ne fait pas ça en fait, parce que c'est trop compliqué. On propose plutôt des formations complémentaires. Ce service de guide qu'on a développé s'adresse aux pilotes qui ont déjà de l'expérience. Donc pas des gens qui préparent un examen, mais des gens déjà certifiés et qui ont aussi déjà...

[00:13:25] et on continue leur formation avec la météorologie. La Palma est merveilleuse pour expliquer vraiment énormément de choses, parce que c'est un microcosme. Et on accompagne aussi les gens, parce qu'on vole ici dans le lee. C'est une histoire particulière. On peut le faire très sereinement ici. La thermique ici dans le lee est super douce et agréable pour voler. Mais la météo peut changer très vite et alors on est en contact avec tous nos pilotes et on leur communiquerait qu'ils devraient aller se poser.

[00:13:55] C'est un énorme programme que nous avons là.

[00:13:56] **Lucian Haas:** J'aimerais aussi discuter avec toi un peu plus tard du climat particulier de l'île. Restons d'abord sur l'école de pilotage. Comment est-ce que tu en es arrivé, en tant que Suisse, à ouvrir une école de pilotage à La Palma ?

[00:14:10] **Roger Frey:** En tant que Suisse, je suis d'abord arrivé à La Palma. J'avais un job dans l'industrie pharmaceutique et j'ai fini par me dire : je prends un congé sabbatique, je m'arrête là, je fais autre chose.

[00:14:26] Ensuite, je me suis laissé porter et l'idée m'est venue de transformer mon passe-temps en métier, et je suis devenu moniteur de vol. J'ai fait la formation de moniteur parce que je me suis dit que je pourrais proposer quelque chose ici, genre un service de guide, parce que j'ai pensé, ou j'ai réalisé assez vite, qu'il y avait un besoin, vu que l'île est très complexe. Mais je ne voulais pas faire ça en tant que pilote, je me suis dit que...

[00:14:56] je veux en faire mon métier de moniteur de vol, j'ai obtenu le brevet de moniteur de vol suisse et après j'ai fait celui allemand, juste pour avoir la compétence technique nécessaire pour que le produit soit de qualité.

[00:15:06] **Lucian Haas:** Et pourquoi La Palma précisément maintenant ? Je veux dire, tu as dit que tu avais déjà une maison là-bas, c'est bien, mais qu'est-ce qui te donne envie d'aller voler à La Palma et d'y proposer aussi un service de guide ? Je suis avant

[00:15:19] **Roger Frey:** je suis venu à La Palma pour la première fois en presque 30 ans pour faire du parapente.

[00:15:25] Un ami de

[00:15:26] **Lucian Haas:** ...m'a... Est-ce qu'il y avait déjà une infrastructure sur l'île à l'époque ? Non. Pour faire ça, ou c'était complètement sauvage et tu pouvais juste y aller et dire : je lance ça ici et je vais tester ?

[00:15:37] **Roger Frey:** C'était totalement sauvage. Il n'y avait pas encore de décollage à la crèche. On cherchait nos propres décollages et on essayait ensuite.

[00:15:44] Il fallait aussi, à l'époque, s'adapter un peu au matériel. Les finesses n'étaient pas si bonnes. On ne pouvait pas décoller partout.

[00:15:55] On a tout essayé nous-mêmes. Pour un Suisse, La Palma, c'est comme si on avait tout un peu sur une petite île. On a les montagnes.

[00:16:09] C'est quelque chose qui me fascine beaucoup ici sur l'île, en fait. Le paysage est magnifique. Quand je vois un volcan en éruption. La Palma m'a fasciné dès le premier instant, parce qu'il y a beaucoup de montagnes sur un espace très, très restreint, c'est très escarpé. La nature est très impressionnante et grandiose ici. Maintenant, avec le volcan, c'est encore plus grandiose. La première fois que je suis arrivé sur cette île, j'ai en fait déjà laissé mon cœur ici. À quelle hauteur sont les montagnes sur La Palma ? Quoi

[00:16:42] **Lucian Haas:** C'est le plus haut ?

[00:16:43] **Roger Frey:** Le plus haut sommet est le Muchacho, qui culmine à 2 426 mètres. L'île est petite. Elle ne mesure que 48 kilomètres de long. Elle fait environ 25 kilomètres de large à son point le plus large. C'est donc une île relativement petite. Compte tenu de cette forte déclivité, c'est l'une des îles les plus escarpées au monde. C'est

[00:17:04] **Lucian Haas:** C'est un peu comme Madère ? Dans le sens où il y a toujours des zones côtières très escarpées, par exemple ?

[00:17:09] **Roger Frey:** Oui, exactement.

[00:17:10] **Lucian Haas:** Un peu comme Madère. Bon, pour le vol, ce n'est pas vraiment simple, parce qu'on se dit, d'accord, on a toujours des zones côtières escarpées, probablement peu de zones où on peut atterrir correctement et tout ça. Pourquoi choisit-on précisément un endroit comme ça pour se dire, d'accord, je vais aussi ouvrir une école de pilotage et proposer un service de guide ?

[00:17:30] **Roger Frey:** Mon idée, c'était de venir à La Palma. Je voulais passer un an ici. Et je suis resté. C'était la structure de base. J'avais ma maison, mon terrain.

[00:17:46] Transformer mon passe-temps en métier, ce n'était pas clair dès le début. Je savais que je voulais faire quelque chose, autre chose. J'ai examiné plusieurs options, de l'ouverture d'un restaurant à une brasserie artisanale, tout était possible. Mais j'ai fini par me dire que, oui, peut-être que transformer mon passe-temps en métier était une option, parce que j'ai vu qu'on pouvait certainement se faire une place ici. Ensuite, je me suis associé à un instructeur de vol espagnol qui faisait déjà du vol en tandem ici, et on a monté ça ensemble ; ça fait maintenant 16 ans qu'on travaille ensemble.

[00:18:27] **Lucian Haas:** La saison classique aux Canaries et aussi à La Palma, c'est aussi écrit sur ta page, c'est généralement d'octobre à mars, j'ai lu. Est-ce qu'on ne peut pas bien voler à La Palma pendant les mois d'été classiques ou est-ce juste parce qu'on dit que...

[00:18:43] On peut voler aux Canaries, mais personne ne vient voler à La Palma, on propose ça principalement en hiver ?

[00:18:48] **Roger Frey:** Alors, il y a environ 2-3 mois en été où c'est vraiment difficile. Pourquoi ? Ce qui est très important ici à La Palma, c'est qu'il y a une couche de stratus en sous le vent pendant la journée, ce qui calme un peu tout le truc, parce que si le soleil tape sur ces champs de lave noire toute la journée, alors la thermique est faible, difficile à centrer et aussi un peu saccadée. En été, il y a peut-être 2 mois où on a aussi énormément de changements de vent et c'est très exigeant. Donc, quand on a du vent d'ouest, ça se vole super, mais ça tourne ensuite du nord au sud et parfois on a 7 changements de vent en une journée, et là on ne peut plus rien proposer correctement où on peut dire que les gens s'amusent. Donc, je vais parfois voler, parfois après 15 minutes j'en ai déjà marre parce que c'est tout simplement trop exigeant.

[00:19:38] Parce que

[00:19:38] **Lucian Haas:** même en tant que local, ça devient même difficile pour toi d'évaluer correctement les conditions.

[00:19:43] **Roger Frey:** Je peux bien évaluer la situation, mais c'est juste trop bête pour moi. Tu sais, quand tu dois constamment lutter contre le vent et qu'en plus tu as de la thermique de hack, c'est pas drôle, je ne suis pas en compétition.

[00:19:57] **Lucian Haas:** Et pendant les mois d'hiver, tout est un peu plus calme, tu dirais, et c'est pour ça que l'île devient praticable ?

[00:20:03] **Roger Frey:** Pendant les mois d'hiver, enfin même en août c'est déjà bien, c'est

[00:20:08] **Lucian Haas:** il n'y a tout simplement pas

[00:20:08] **Roger Frey:** pas de groupes. On ne propose ça vraiment qu'en hiver, parce qu'on ne peut pas maintenir un service de guide pour deux ou trois personnes. On a besoin d'un certain volume pour faire tourner toute cette infrastructure, le bus et tout le reste. Oui, on ouvre normalement en octobre ou novembre jusqu'en mars.

[00:20:29] **Lucian Haas:** Si les gens disent en ce moment qu'ils veulent fuir l'hiver européen, les Canaries s'offrent à eux, il y a toutes sortes d'îles. Qu'est-ce qui est le plus intéressant, pourquoi devrais-je venir à La Palma et ne pas choisir Tenerife ou Lanzarote ou El Hierro ou quelque chose comme ça ?

[00:20:51] **Roger Frey:** La Palma est

[00:20:53] c'est donc en fait un très bon choix, parce qu'on a ici une infrastructure très, très bonne pour les pilotes, on ne la trouve même pas à Tenerife, l'île du parapente par excellence. On a une petite école de vol, on est la seule école de vol, mais on propose aussi des options de transport par exemple pour les pilotes qui ne sont pas dans notre service de guide. Ils peuvent donc aussi monter avec nous. On propose différents forfaits, donc on peut réserver un forfait semaine chez nous ou bien voler avec nous seulement à la journée. Et puis, le vol ici se fait dans un espace restreint, mais si on réussit à faire un vol de distance ici, c'est une histoire vraiment géniale.

[00:21:39] C'est difficile de faire de longues distances ici, aussi mentalement, parce qu'il faut planifier pour ne pas atterrir quelque part dans un champ de lave. Mais quand on y arrive, c'est merveilleux et ça fonctionne très bien.

[00:21:53] **Lucian Haas:** Si tu vois déjà ce que le volcan a fait, ou plutôt laissé derrière lui sur La Palma, entre guillemets, est-ce que tu penserais que le vol sur La Palma serait maintenant nettement différent à cause de ça, parce que l'environnement s'est restructuré de tant de façons ?

[00:22:11] **Roger Frey:** Je ne le pense pas. La zone où le volcan a érupté était déjà une zone difficile pour voler. Il n'y a pas beaucoup de pilotes qui sont allés dans ce secteur. La zone de vol principale est Los Campanarios Jerez, qui est nettement plus au sud de l'éruption volcanique, et les vols commerciaux habituels se font vers le sud. C'est plus simple là-bas. Vers le nord, la thermique est plus difficile et, comme je l'ai dit, peu de pilotes s'y sont rendus. Il se peut même que le volcan influence positivement le vent, qu'on ait moins d'épisodes de foehn à Bordeaux, mais il faudra voir. C'est la théorie que je viens de me monter dans la tête.

[00:22:56] Il faudra voir si c'est vraiment le cas.

[00:22:59] **Lucian Haas:** Tu viens de dire "Föhn". Normalement, quand on pense au Föhn, on pense tout de suite aux Alpes, avec le Föhn du sud ou du nord, et tout ça. Et là, tu me parles soudainement de Föhn à La Palma. Explique-nous un peu ce qui est particulier dans les conditions météo sur cette île.

[00:23:15] **Roger Frey:** Ce qui est vraiment particulier, c'est qu'on a des conditions météo totalement différentes sur un espace très restreint. On a pu, ou on peut, voler à Portonau alors que l'aéroport est parfois fermé. Sur l'autre côté de l'île. Une ligne droite de 12 à 15 kilomètres.

[00:23:38] **Lucian Haas:** Donc, pour situer les choses, l'aéroport officiel se trouve sur le côté est de l'île. Portonau est sur le côté ouest, et entre les deux, il y a en fait une chaîne de montagnes plus élevée qui sépare nettement les deux côtés.

[00:23:51] **Roger Frey:** Exactement, entre les deux, il y a une chaîne de montagnes appelée Cumbre Vieja. Elle est orientée assez nettement nord-sud et sépare les deux côtés de l'île. On peut se l'imaginer comme en Suisse, ou plus généralement dans la région alpine, pas seulement en Suisse, les Alpes du Nord et les Alpes du Sud. Seulement que c'est

sur un espace très réduit ici. À cela s'ajoute qu'en hiver, à cause de l'anticyclone des Açores, nous avons une inversion vers 1000 mètres. Donc à 1000 mètres ou plus, il y a une inversion. En Suisse, dans les Alpes, elle est nettement plus haute. Toujours. Et cette inversion sépare aussi la météo en une météo en bas et une météo au-dessus de l'inversion. Et donc on a déjà, on a le bas et le haut, on a l'est-ouest et le nord-sud, donc il est possible que nous ayons huit situations météorologiques différentes sur cette petite île.

[00:24:43] **Lucian Haas:** Selon l'endroit où l'on se trouve sur l'île et l'altitude à laquelle on se situe à ce moment-là. Exactement. Qu'est-ce que tu entends par conditions météo, tant pour ce qui est du vent, de sa direction et de sa force, mais aussi, qu'est-ce qui d'autre entre en jeu ?

[00:24:57] **Roger Frey:** Tout. Il peut pleuvoir, donc au nord-est, vous pouvez être surpris par de fortes pluies, alors que nous, au sud-ouest, nous volons. À 25 kilomètres de distance en ligne droite. Donc tout est possible. Brouillard, pluie, froid, de la neige par moments en hiver, puis des épisodes de Föhn, puis des conditions météo normales pour le vol alors qu'il y a des tempêtes ailleurs. C'est juste un peu dingue.

[00:25:30] **Lucian Haas:** À quoi ressemble une chute de föhn typique à La Palma ? Comment ça se présente ?

[00:25:36] **Roger Frey:** Alors, on vole ici sous le vent. Ça veut dire qu'en fait, on a des alizés de nord-est. Les alizés de nord-est sont normalement les plus forts au niveau de la mer. C'est un peu ce qu'il faut comprendre, parce qu'en général, dans les zones de vol habituelles, le vent augmente avec l'altitude. Et ici, le vent diminue normalement avec l'altitude. Ça veut dire qu'on est protégés, derrière cette haute chaîne de montagnes qu'on a mentionnée tout à l'heure, qui fait presque 2000 mètres de haut. Et puis on a aussi cette inversion qui se trouve à 1000 mètres. Et cette inversion bloque le vent jusqu'à un certain point. On peut l'expliquer thermodynamiquement. Il ne doit simplement pas souffler trop fort. Et l'inversion doit être assez forte.

[00:26:24] Donc, on peut rester sous cette inversion, à l'abri des montagnes, dans une zone qui

[00:26:30] fait peut-être 15, 10, 15 kilomètres de long et environ 10 kilomètres de large. Dans cette zone, on peut alors faire du parapente.

[00:26:39] **Lucian Haas:** C'est un peu comme la zone sécurisée, là où tu te dis que la météo est

[00:26:46] **Roger Frey:** exploitable. Exactement. Normalement. Il peut bien sûr aussi arriver que toute l'île soit flyable. Donc, si l'alizé devient très faible avec l'altitude, il peut se passer qu'on ait encore 20, 30 km/h de vent de nord-est au niveau de la mer, mais qu'on puisse ensuite voler au-delà de l'île. Il existe aussi ce genre de situations. C'est une situation de transition où il n'y a pas d'inversion. Alors, soudainement, on peut voler au-dessus de l'île et voir en bas la mer avec des crêtes d'écume blanche parce que le vent est si fort.

[00:27:16] **Lucian Haas:** Combien de temps t'a-t-il fallu pour comprendre par toi-même ce système météorologique insulaire particulier et pour être capable d'expliquer quels facteurs déterminent quoi et quand on peut voler en toute sécurité ?

[00:27:29] **Roger Frey:** Alors, ça m'a pris des années. Des années, je me suis assis pour ça, encore et encore. Avant, je venais toujours en vacances à La Palma, j'observais, je regardais les nuages. Jusqu'à ce que j'aie vraiment l'explication, enfin, je me suis élaboré un modèle, mais pour l'expliquer physiquement, j'ai eu besoin de la formation d'instructeur de vol. Ça veut dire que, dans la...

[00:27:52] **Lucian Haas:** Lors de ta formation d'instructeur de vol, as-tu appris les bases météorologiques nécessaires pour pouvoir t'expliquer cette météo insulaire ? Exactement. Tu as dû avoir de bons profs de météo, probablement.

[00:28:04] **Roger Frey:** Oui, nous avons eu de bons professeurs de météo et ce qui était aussi très important, avec les instructeurs de vol suisses, c'est que si tu n'es pas capable d'expliquer une sonde, tu n'auras jamais ton examen. C'est donc un point crucial, et les sondages météorologiques sont ici, pour La Palma, vraiment très, très fondamentaux pour pouvoir ensuite expliquer ce que font le vent et les nuages.

[00:28:33] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on lance aussi des sondes sur La Palma ? Est-ce qu'il y a vraiment des sondages mesurés en conditions réelles ou est-ce que tu te bases uniquement sur des sondages de modèles, comme le modèle GFS

ou autre chose ?

[00:28:44] **Roger Frey:** Eh bien, on se base toujours sur un modèle, parce que les sondages ont lieu deux fois par jour. Mais je compare bien sûr les modèles avec les mesures réelles. Il y a une mesure deux fois par jour à Tenerife. On n'est qu'à 100 kilomètres, normalement sous l'influence des alizés de nord-est. Ça veut dire que la masse d'air mesurée là-bas arrive aussi chez nous.

[00:29:05] Et les modèles que j'utilise, ils sont en fait tout à fait

[00:29:11] **Lucian Haas:** utilisables. Est-ce que, quand tu dis que l'île est relativement petite, des îles comme celle-ci sont représentées correctement dans ces modèles météo qui n'ont pas toujours une grille très fine, surtout ces modèles globaux qui couvrent les îles Canaries ? Sont-elles du tout représentées de manière raisonnable à l'intérieur ?

[00:29:28] **Roger Frey:** Alors, j'utilise des modèles où les îles ne sont pas représentées. Parce que dès qu'on commence à intégrer des algorithmes, ça donne parfois vraiment n'importe quoi. J'utilise le modèle GFS, qui n'a pas de profil d'altitude pour La Palma. Et je fais mes propres réflexions en fonction de ce que je vois dans ce profil. Comme ça, je sais ce que fait le vent sur l'île elle-même. Mais quand les modèles commencent à calculer quelque chose, je ne suis pas très rassuré.

[00:30:00] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu regardes vraiment comment le vent soufflerait, pour simplifier, au-dessus de la mer ouverte dans les différentes couches d'altitude, et puis, d'après ton expérience, tu te dis : d'accord, ce vent jusqu'à telle altitude est forcément bloqué par cette île et n'arrive pas de l'autre côté avec cette intensité. Et seulement si je vois que l'inversion est plus haute que, je ne sais pas, la valeur moyenne que tu prends pour ton île, si c'est plus haut, alors j'ai peut-être le risque que l'alizé de nord-est puisse traverser de l'autre côté en tant que foehn.

[00:30:31] **Roger Frey:** Absolument pas. Je prends les données brutes, les données mesurées et calculées pour le vent, l'humidité et la température, et ensuite je visualise l'île elle-même et je me dis : d'accord, à cette altitude, si le vent est si fort à 1500 mètres, alors il souffle par-dessus ce col que nous avons à cette hauteur. Et je peux le dire par expérience ; je préfère faire comme ça plutôt que de suivre ce qu'un modèle calcule et que je ne sais pas exactement comment il fait. Eh bien, c'est...

[00:31:04] **Lucian Haas:** quelque chose, si tu dis que tu habites sur cette île depuis 30 ans et que tu y voles aussi, je crois que tu as commencé à y voler en 2005, je vois juste ? Alors, j'ai commencé à voler à La Palma en 1994. Oui, d'accord, donc tu es vraiment sur l'île depuis très longtemps et tu apportes évidemment énormément d'expérience. À quelle vitesse est-ce que tu, ou est-ce que tu confierais du tout aux pilotes qui arrivent simplement sur les îles, d'une manière ou d'une autre, la capacité d'évaluer ce qui se passe météo là-bas ?

[00:31:33] **Roger Frey:** Il y a bien sûr toute la gamme de pilotes. Si un pilote s'est vraiment bien formé en météorologie et qu'il s'y intéresse, on peut lui expliquer assez rapidement comment ça fonctionne. C'est aussi le cas pour les écoles de pilotage qui viennent vers nous pour le service de guidage : on y fait de la formation météo et les gens en profitent énormément. Donc un pilote peut tout à fait être capable de juger par lui-même, mais il faut faire attention à ne pas surestimer ses capacités. Il vaut mieux être capable de bien comprendre les choses, car entre le côté "fun" et le côté critique, il y a parfois une frontière très mince.

[00:32:11] **Lucian Haas:** À quelle fréquence est-ce qu'il arrive encore que des pilotes visiteurs se retrouvent pratiquement dans un piège météorologique à La Palma ? Heureusement, c'est très rare.

[00:32:20] **Roger Frey:** C'est devenu beaucoup moins fréquent. Je pense aussi que notre école de pilotage et notre service de guidage aident positivement, parce que si les pilotes ont des questions qui ne sont pas couvertes par notre service et que nous avons le temps, nous les aidons bien sûr aussi. Donc, il y a nettement moins d'accidents dus à des conditions météorologiques.

[00:32:44] **Lucian Haas:** Si tu devais dire, sur x pilotes qui viennent sur l'île, quel pourcentage ou combien d'entre eux ont un contact avec toi d'une manière ou d'une autre, de sorte que tu puisses dire, même si tu ne fais pas directement le guidage pour eux, que finalement, certainement 80 % des gens ou quelque chose comme ça qui viennent ici bénéficient d'une offre de ta part pour pouvoir évaluer la météo ?

[00:33:07] **Roger Frey:** Je dirais 100 %. Pendant la saison d'hiver, je publie un briefing météo quotidien sur mon site internet. Tout le monde peut le lire. Je fais ça parce que les pilotes viennent souvent me demander : « Comment sera la météo aujourd'hui ? » Et pour ça, je n'ai tout simplement pas le temps. Je ne peux pas faire de conseil individuel pour chacun. Alors, je le mets en ligne tôt le matin et les gens peuvent le consulter. Si des questions en découlent, par exemple si quelqu'un me demande : « Tu as écrit que c'était comme ça, comment est-ce que ça s'explique ? », alors je les aide à tout moment. Tant qu'on a le temps. Parfois, on a 15 personnes dans le service de guidage et là, je ne peux plus m'occuper de chacun de ceux qui n'ont pas réservé avec nous.

[00:33:59] **Lucian Haas:** Les îles ont, disons, deux types d'effets aérodynamiques typiques. L'un, c'est qu'elles bloquent ou non naturellement le vent en altitude d'une certaine manière, pour qu'il passe au-dessus de l'île ou non. L'autre, c'est aussi que le vent est naturellement dévié sur les côtés de l'île et qu'ensuite, dans le sillage de l'île, des tourbillons de sillage correspondants se forment à nouveau, et qui font retomber le vent différemment sur la côte. Parce qu'il se forme quasiment une sorte de tourbillon de retour là-bas. Est-ce qu'il y a quelque chose de tout à fait typique qui règne sur La Palma en conséquence ? Absolument.

[00:34:36] **Roger Frey:** C'est en fait le moteur de notre beau temps. Quand on a des alizés de nord-est à niveau de la mer, ce vent est dévié au nord et au sud de l'île. Et dans cette zone de transition entre le vent et le calme, là où on voit des crêtes d'écume, ou plutôt pas de crêtes d'écume, il se produit un effet d'aspiration. En gros, au sud, l'air est aspiré par le nord et au nord, l'air est aspiré par le sud vers cette ligne de vent. Ça veut dire qu'on a au moins trois courants : un vent d'ouest, un vent de nord et un vent de sud sur le versant au vent, résultant de ce que tu viens d'expliquer.

[00:35:16] **Lucian Haas:** Et puis aussi, on a quasiment des zones de convergence où ces courants se rejoignent, au point de pouvoir dire que ça porte particulièrement bien, parce que j'ai constamment, même si c'est peut-être lent, des masses d'air ascendantes sur de grandes surfaces ?

[00:35:31] **Roger Frey:** Il existe ces masses d'air qui montent sur de grandes surfaces, mais il faut les éviter, ces convergences, parce que si nous volons vers le sud, par exemple, plus on s'approche de cette zone de convergence, plus le vent du nord va augmenter. Ça veut dire qu'il sera plus difficile de revenir. Si tu entres dans cette zone de convergence, ça monte une fois, mais tu ne sais pas d'où vont venir les turbulences. Et il ne faut pas y entrer. Il y a parfois des convergences avec très peu de vent qu'on peut survoler, c'est vraiment super, mais ça ne doit jamais dépasser 15 km/h de vent, sinon ça devient très, très dangereux.

[00:36:10] **Lucian Haas:** Cela signifie que pour les pilotes moins expérimentés, tu leur dis généralement qu'il vaut mieux rester dans un rayon autour de Campanarios en tant que décollage, par exemple 10 km vers l'avant, pas vers l'arrière car il y a la montagne, mais vers l'avant, donc vers l'ouest, c'est là qu'il vaut mieux rester et tu peux alors voler relativement en toute sécurité.

[00:36:31] **Roger Frey:** Exactement, donc les pilotes inexpérimentés, qui veulent de toute façon rester un peu dans la zone de glisse de l'atterrissage, ils décollent du Startplatz de Campanarios dans la zone où ils sont vraiment en sécurité. Les pilotes de vol de distance, nous les briefons en conséquence pour qu'ils sachent ce qui se passe. Donc comme je l'ai dit, un indicateur maintenant, quand on vole vers le sud, c'est le vent du nord croissant ; il faut bien l'observer et si soudainement ça te pousse vers le sud à plus de 50 km/h, alors il faut faire demi-tour.

[00:37:00] **Lucian Haas:** On parle beaucoup du changement climatique et tout ça. Est-ce que tu as vécu quelque chose de tel pour La Palma au cours de ces 30 dernières années, qui te fait dire que...

[00:37:10] Est-ce que certaines conditions météorologiques de base ont changé de manière significative au fil des années ? Ou est-ce que le système des alizés est un système tellement stable qu'on ne s'en rend pas vraiment compte là-bas ?

[00:37:23] **Roger Frey:** Ce qu'on a remarqué, c'est qu'il a nettement moins plu ces dernières années. Si c'est dû au changement climatique ou s'il s'agit simplement d'un phénomène local qui se compensera plus tard, je ne peux pas le dire pour le moment. Le climat, c'est une histoire à long terme et on ne peut pas faire du climat avec cinq ou dix ans. Pour moi, c'est toujours de la météo. Je n'en suis pas sûr. Donc le

[00:37:46] Le changement climatique, il existe partout dans le monde, là-dessus on est pratiquement tous d'accord maintenant. Mais si je vois quelque chose de localement restreint ici, au point de pouvoir dire que ce serait le changement climatique, je ne peux pas le dire.

[00:38:00] **Lucian Haas:** De l'expérience que tu as acquise avec le temps en volant à La Palma, surtout en ce qui concerne la météo, quelle part de cette expérience est née, disons, de manière brutale, au point d'avoir vraiment vécu des expériences stupides et de te dire : « Oh, dans de telles conditions, je ne devrais vraiment pas voler », pour ensuite te demander pourquoi, quelle a été l'erreur que j'ai commise ?

[00:38:25] **Roger Frey:** Oui, on apprend toujours par l'expérience, mais je ne suis pas du genre à prendre des risques inutiles. Je suis plutôt un pilote réservé. Heureusement, je n'ai pas eu de gros incidents très négatifs. Je me suis simplement lancé petit à petit, j'ai testé. Mais toujours un cran plus, comme Judith Zweifel a fait le tumbling pour les filles, doucement, toujours un peu plus, puis on revient en arrière, et ainsi de suite, j'ai accumulé beaucoup d'expérience sur le long terme sans pour autant me retrouver dans des situations critiques.

[00:39:05] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu n'as jamais eu d'accident d'une quelconque manière, même sur La Palma ?

[00:39:10] **Roger Frey:** Oui. En parapente, on se fait mal de temps en temps. Je me suis déjà fait une entorse à la main et une autre au pied. Mais ce n'est pas à cause d'une mauvaise évaluation totale de la situation, c'est juste, enfin, j'ai eu l'entorse au pied parce que je voulais atterrir pile au bon endroit, comme un dingue.

[00:39:30] Là, j'ai arraché l'aile. C'était un peu plus haut que ce que je pensais. C'est bête comme ça, ce qui peut arriver. Quand tu en as déjà fait autant...

[00:39:40] **Lucian Haas:** Quand tu voles des années sur La Palma, est-ce qu'il t'arrive parfois de trouver ça un peu ennuyeux d'une certaine manière ? Parce que tu te dis : j'ai déjà tout vu. L'alizé de nord-est, il est toujours là, classiquement, au nord-est, et les conditions qui s'installent, à un moment donné, on connaît les dix situations météo typiques et on sait déjà à quoi s'attendre, où il faut voler, et on se dit : il n'y a plus rien de nouveau pour moi.

[00:40:06] **Roger Frey:** Non, au contraire. Quand tu fais un vol de distance ici, tu ne peux pas planifier comme dans certaines autres zones où on peut dire : là, il y a le mauvais temps, donc tu dois faire ceci, cela et cela, et on ne peut quasiment pas décoller. Si tu décolles ici, tu dois toujours prévoir que la situation va encore changer et que tu devras complètement réadapter ta stratégie. Donc, il y a toujours beaucoup de travail intellectuel. Ça ne m'est pas encore devenu ennuyeux, non. Tu conduis

[00:40:32] **Lucian Haas:** Ton carnet de vol ? Enfin, un carnet de vol sous la forme où tu notes toujours les particularités des vols pour t'en souvenir avec le temps ? Ou est-ce que tout ça, c'est un savoir expérimental qui se passe plutôt au ressenti ? Oui,

[00:40:45] **Roger Frey:** Je ne tiens plus de carnet de vol depuis un bon moment. J'écris les heures, simplement pour avoir un peu de visibilité sur ce que la aile subit. Mais je ne détaille plus tout ça. Non, c'est un peu une question d'instinct,

[00:41:00] **Lucian Haas:** Oui. Eh bien, tu as toi-même écrit un livre, ou plutôt plusieurs livres. L'un d'eux est la météorologie pour les parapentistes, c'est-à-dire Donnerwetter. Qu'est-ce qui t'a poussé à écrire ce livre ?

[00:41:15] **Roger Frey:** Alors, c'est le deuxième livre que j'ai écrit. Le premier livre est une histoire amusante. Le premier livre, c'est le vol de cross-country. C'est le manuel pour le brevet B. Je l'ai écrit parce que, quand j'étais en formation d'instructeur de vol pour le brevet allemand, je n'ai pas trouvé de bon matériel pédagogique, je dois être honnête. Et je me suis dit, bon, si je veux proposer la formation au brevet B à La Palma, et c'était le plan au départ, alors j'ai besoin de matériel. Et le matériel que j'ai rassemblé est devenu de plus en plus volumineux. Au début, c'était une présentation PowerPoint normale. Et à un moment donné, je me suis dit : je vais mettre tout ça dans un livre.

[00:41:57] **Lucian Haas:** Et ensuite, tu as écrit ce livre sur le vol de croisière.

[00:42:00] **Roger Frey:** Exactement. Et après ça, j'ai écrit Donnerwetter.

[00:42:04] **Lucian Haas:** écrits. Est-ce qu'il y avait, en ce qui concerne le vol de distance, ces livres de Burkhard Martens à l'époque ? Donc aussi le livre de vol de distance et le livre sur la thermique de Burkhard

[00:42:14] **Roger Frey:** Martens ? Si, si, si. Ce n'est pas la même chose. Le livre sur le vol de distance de Burkhard Martens porte vraiment sur le vol de distance. Et mon livre, lui, sert surtout à transmettre les bases théoriques dont un pilote a besoin s'il veut passer le brevet B.

[00:42:34] **Lucian Haas:** D'accord. C'est un peu comme un manuel d'accompagnement pour être vraiment capable de maîtriser les sujets qui sont demandés pour la licence B. Ou pour pouvoir faire des recherches quand on se demande, par exemple, comment on convertit telle chose ou comment on trouve certaines directions en vol de croisière, et tout ça. C'est décrit de manière appropriée là-dedans. Exactement.

[00:42:54] **Roger Frey:** Et les bases théoriques que le pilote doit avoir pour passer l'examen du brevet B. Ce n'est pas, c'est complémentaire. Ce n'est pas un produit concurrent du livre de vol de distance de Burkhard.

[00:43:09] **Lucian Haas:** Et le livre de météorologie, c'était en quelque sorte : tu te dis, d'accord, pour la licence B, j'ai aussi besoin de connaissances en météo, et je veux les transmettre. Ensuite, je mets tout ça sous forme de livre, et ça devient le livre de météorologie.

[00:43:20] **Roger Frey:** Oui, pour le livre de météorologie, j'ai simplement vu qu'il y avait une niche sur le marché. Enfin, on a...

[00:43:27] La formation en météorologie est relativement modeste. Et on peut regarder si c'est en Allemagne, en Suisse ou en Autriche, je trouve que c'est relativement modeste dans les trois pays. Et quand on cherche dans la littérature, ça devient vite complexe. Et pour un juste milieu, où l'on dirait : "le pilote intéressé par la météo qui veut en apprendre un peu plus sans que ça devienne trop scientifique", j'ai trouvé qu'il n'y a en fait rien de vraiment approprié. Et le livre est censé combler un peu ce vide.

[00:43:59] **Lucian Haas:** Quelle, comment dire, quel aspect de la météo en parapente est le moins bien compris par les pilotes, selon toi ? Selon toi, parmi les gens qui viennent te voir et à qui tu dis toujours que tu les formes aussi ici, où se situe le plus grand besoin de rattrapage — ou de formation complémentaire ?

[00:44:18] **Roger Frey:** Alors, je fais toujours la blague et je demande...

[00:44:22] quelles cartes météo ils ont regardées, les pilotes. Et on dit toujours : « oui, la carte météo au sol ». Et là, je demande : « d'accord, mais quand êtes-vous au sol ? »

[00:44:34] Et ça tombe pile dans le mille. En fait, on regarde juste la carte météo au sol et on s'imagine le temps. Mais le plus important que je dois transmettre aux pilotes, c'est la météo là où ils vont voler. Si vous regardez la carte au sol, vous n'avez aucune idée de ce qui se passe quand vous faites un vol dans les Alpes à 2000 mètres. Du coup, je prépare aussi les cartes météo en altitude et je trouve que c'est en fait une très bonne approche.

[00:45:05] **Lucian Haas:** Quelles sources météo utilises-tu pour toi-même ?

[00:45:10] **Roger Frey:** Alors, quand je prépare le briefing météo ici à La Palma, je regarde environ 20 pages différentes. Tous les jours ? Tous les jours. Je commence par la carte météo au sol, puis la carte météo en altitude, ensuite je fais un sondage, après je regarde sur Windy, je vois ce que dit Windy, je vérifie l'ECMF et le GFS, donc deux modèles différents. Ensuite, je regarde les prévisions de pluie, et parfois je vérifie si les différents sondages correspondent au temps réel, donc la prévision et le sondage. On vérifie les deux en superposition, donc il y a beaucoup de pages, mais c'est de la routine, tu sais, je passe assez vite dessus.

[00:45:55] On regarde ça, on vérifie la plausibilité, et après, c'est bon.

[00:46:01] **Lucian Haas:** Pourquoi, selon toi, est-ce que beaucoup de pratiquants de parapente, tu viens de le dire toi-même, s'y connaissent étonnamment peu en météo et pourquoi, au fond, la formation au parapente est toujours d'une certaine manière si mauvaise sur ce point ? Je sais...

[00:46:18] **Roger Frey:** pas du tout. Enfin, ça repose la formation sur une base théorique qui dépend entièrement de l'instructeur de vol, c'est très clair. Et il y a beaucoup d'écoles de vol qui ne prêtent pas beaucoup d'attention à ce sujet. Beaucoup d'instructeurs disent aussi : « La théorie, la théorie, on veut voler », et je comprends bien ça. Je pense que ça pourrait être une raison.

[00:46:41] Alors, les manuels de formation sont aussi parfois très

[00:46:49] assez superficiels. Et je trouve que c'est un sujet important, parce que ça nous occupe au quotidien, enfin, les pilotes. Dans le

[00:46:57] **Lucian Haas:** La raison principale, c'est la météo, la variable la plus importante pour un pilote. Que ce soit par rapport au fait que je veux vivre de beaux vols, là je veux savoir que les conditions sont suffisamment bonnes pour ça. En même temps, je veux bien sûr voler en toute sécurité et je veux savoir que les conditions sont suffisamment sûres. Et je ne peux évaluer cela que si je sais ce que fait réellement la météo. C'est pour ça que je trouve toujours intéressant de voir à quel point peu de pilotes, ou à quel point beaucoup de pilotes, ne se soucient finalement pas assez de ce sujet et partent en terrain assez sans compter. Oui,

[00:47:30] **Roger Frey:** peut-être aussi parce que nous, les instructeurs de vol, ratons parfois l'occasion de sortir un peu ce sujet du coin de la théorie poussiéreuse. Et j'ai ici, bien sûr, un immense terrain de jeu. Si je dis aux pilotes : « Écoutez les gens, on ne peut pas voler », pour qu'ils en volent quand même quelques-uns, alors je peux les mettre dans le bus et dire : « Allez, on va quelque part pendant dix minutes » et là, je vous montre pourquoi. Et si là-bas le Föhn souffle tellement fort qu'ils peuvent presque plus tenir debout et qu'ils voient encore des pilotes voler à portée de lancer, alors la leçon sera bien meilleure que sur un tableau noir avec des formules.

[00:48:13] **Lucian Haas:** C'est aussi ça qui est beau avec une petite île comme La Palma, où tu peux vraiment dire : je peux rouler dix kilomètres plus loin et vous montrer l'effet correspondant en direct, sur place et en couleur. Exactement.

[00:48:28] Laissons un peu de côté La Palma et revenons à ton histoire personnelle. Si je me souviens bien, tu as commencé le parapente au milieu des années 80. Et à cette époque, le parapente était encore tout juste à ses débuts. Tu as certainement fait partie, pas des pionniers, mais probablement des premiers parapentistes qu'il y a eu en Suisse. Comment as-tu commencé le parapente à cette époque ? C'est aussi...

[00:48:57] **Roger Frey:** C'est une drôle d'histoire. En fait, je me suis mis au parapente parce que l'école de plongée était fermée. L'école de plongée ? L'école de plongée. Enfin, je voulais faire quelque chose avec mon frère, on s'était dit qu'on ferait un truc ensemble. Et on voulait apprendre la plongée. On est arrivés là-bas et l'école de plongée était fermée. Alors on a mis le sujet de côté et un peu plus tard, mon frère me dit : « Oh, j'ai vu une annonce pour un cours théorique de parapente, ça ne peut pas être bien dangereux. »

[00:49:31] **Lucian Haas:** Mais le cours de plongée aurait aussi été en Suisse, sur un lac suisse, non ? Il aurait aussi été en

[00:49:35] **Roger Frey:** en Suisse, exactement. Et ensuite, on s'est tous les deux inscrits au cours théorique de parapente. Avant ça, je n'avais vu un parapente qu'une seule fois. Et on a fait cette formation théorique sans avoir fait un seul vol. Donc on a réussi l'examen théorique sans avoir encore volé à ce moment-là, on n'avait pas encore volé.

[00:50:02] **Lucian Haas:** Et tu t'es appris à voler tout seul ensuite ? Au bout du compte ? Sur la base de la théorie que tu avais déjà, ou est-ce que tu as eu un vrai prof en plus ?

[00:50:10] **Roger Frey:** Non, c'était dans une école de pilotage. Je suis arrivé pile au moment de la période de boom, où soudain, énormément de

[00:50:18] beaucoup de pilotes se sont aussi mis à se former. Du coup, j'ai dû apprendre un peu par moi-même, parce que lors de mon premier vol en altitude, par exemple, on m'a oublié.

[00:50:27] **Lucian Haas:** Oublié ? L'instructeur était déjà parti et tu étais encore au décollage, ou quoi ?

[00:50:31] **Roger Frey:** Non, non, j'étais en l'air et on m'a oublié. Il a pris son

[00:50:34] **Lucian Haas:** La radio était déjà éteinte et tu traînais encore dans les airs sans savoir quoi faire.

[00:50:38] **Roger Frey:** Ils m'ont envoyé en haut. C'était un gros morceau, 600 mètres de dénivelé, et je suis atterri là-dessous. J'avais une radio à l'oreille, une grosse, et ils m'avaient dit : « Écoute, si tu n'entends plus rien, alors tu dois faire ceci et cela ». Alors je me suis dit : « Ah, c'est la radio, elle a lâché ». Et quand je suis atterri, la prairie était vide, il n'y avait personne. Ils ont tout rangé, ils m'ont oublié et ils sont partis manger au restaurant.

[00:51:02] **Lucian Haas:** Et tu finis par les suivre et tu arrives au restaurant une demi-heure plus tard et tu leur dis : « Hé, vous étiez où ? » Ou quoi ? Exactement.

[00:51:10] **Roger Frey:** Au début, je n'étais pas sûr d'être arrivé au bon endroit parce qu'il n'y avait plus personne. Et à partir de ce moment-là, j'ai compris : d'accord, il faut aussi faire beaucoup d'efforts par soi-même.

[00:51:23] **Lucian Haas:** À cette époque, il n'y avait pas encore de téléphones portables ou quoi que ce soit. On ne pouvait pas juste appeler rapidement pour dire : « Hé, vous êtes où ? ». Tu as dû être sacrément surpris à ce moment-là.

[00:51:32] **Roger Frey:** Exactement. C'est comme ça que ça a commencé, oui.

[00:51:34] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il t'est déjà arrivé d'autres trucs bizarres quand tu prenais l'avion ?

[00:51:39] **Roger Frey:** Oui, enfin, sinon le reste, ce qui peut arriver normalement.

[00:51:46] **Lucian Haas:** Par exemple ? Oui, par exemple

[00:51:50] **Roger Frey:** se perdre dans un piège à neige lors d'un vol dans les Alpes alors qu'on manque d'expérience et ensuite

[00:51:55] la aile te revient dans la figure, genre. Mais tout s'est bien passé. Donc de ce point de vue, ce n'est pas si dramatique. Je n'ai jamais eu d'atterrissages de secours.

[00:52:07] Alors, j'en ai fait plusieurs, mais c'est parce qu'on est obligés de le faire en Suisse, pour le

[00:52:15] Avoir le certificat de pack pour le Notschirm ou le Rettungsschirm, nous devons aussi descendre nous-mêmes pour le secours par moments. Mais jamais, enfin, à partir d'une situation d'urgence.

[00:52:27] **Lucian Haas:** Alors, tu es arrivé à La Palma. Tu as raconté tout à l'heure que c'était encore du vol sauvage à l'époque. Est-ce que tu as été, en fait, le premier pilote à La Palma ?

[00:52:36] **Roger Frey:** Non, non. Non, non. Non, c'était... ici, on volait déjà. Alors, je suis arrivé à La Palma en 1994. Mon partenaire actuel, Javier Lopez, qui a en fait fondé l'école de vol, était déjà venu ici un an avant et a fait du vol en biplace. Il y avait d'autres pilotes. Ceux qui étaient déjà là avant moi. La thermique, par exemple. Mike Liebhardt a fait du deltaplane ici. Et après, plus tard, du parapente. Donc ils étaient bien avant moi. La scène était petite, mais je n'étais pas du tout le premier. Absolument pas.

[00:53:12] **Lucian Haas:** Et si on regarde cette scène maintenant, le parapente à La Palma, combien y a-t-il de Palmeros qui pratiquent eux-mêmes le parapente ? Ou est-ce que la plupart sont vraiment des touristes venus d'ailleurs qui vont y faire du parapente pendant la période hivernale ? Les

[00:53:24] **Roger Frey:** La plupart sont des touristes. Malheureusement, il y a de moins en moins de Palmeros qui font du parapente.

[00:53:32] Pourquoi de moins en moins ? Oui, ils vieillissent, et le matériel aussi. Et ensuite, ils doivent acheter du nouveau matériel et tout ça est tout simplement cher. Donc, faire du parapente sur La Palma pour les Palmeros est un sport coûteux. Avec le revenu d'un serveur, on gagne peut-être 800 à 1000 euros et il faut ensuite nourrir une famille, et là, on ne peut pas acheter du matériel pour des milliers d'euros. C'est une raison. Et la deuxième raison, c'est aussi l'offre de formation. Comme il y a peu de monde, ce n'est pas intéressant pour nous en tant qu'école de vol. Et on doit alors regrouper les gens et ils attendent parfois deux ou trois ans pour qu'on puisse lancer un cours, ou on doit même les envoyer à Tenerife.

[00:54:18] Du coup, il n'y a pas beaucoup de nouveaux venus de la part des Palmeros. Ce sont les deux obstacles, je pense. La plupart sont des pilotes étrangers qui viennent à La Palma pour voler ici, profiter des vacances, de la mer et de la chaleur de l'hiver.

[00:54:34] **Lucian Haas:** Et qu'est-ce que les habitants de l'île pensent des pilotes de parapente ? Sont-ils fondamentalement bienvenus, parce qu'on dit qu'ils sont vraiment intéressants et pertinents pour nous en tant que source de revenus touristiques ? Ou est-ce qu'au final, il y a si peu de pilotes qui viennent au total qu'on peut dire que ce n'est pas une branche importante pour l'île ?

[00:54:55] **Roger Frey:** En tant que parapentistes, nous sommes très bien accueillis à La Palma. Le gouvernement de l'île a même mis en place un réseau de décollage avec huit sites officiels. Nous sommes une petite scène, même avec les vacances d'hiver, c'est toujours une petite scène, mais on nous perçoit comme étant plus grands que nous ne le sommes en réalité. Parce que vous

[00:55:17] **Lucian Haas:** êtes visibles.

[00:55:18] **Roger Frey:** On est visibles et un pilote peut parfois voler longtemps pendant la journée ou faire deux, trois vols, et donc, quand le ciel est soudainement plein de parapentes en hiver, on est perçus comme étant nettement plus nombreux qu'on ne l'est en réalité. C'est une bonne chose.

[00:55:38] **Lucian Haas:** Si on prend une saison typique, combien de parapentistes viennent à La Palma en hiver ? Il y en a plusieurs centaines. En hiver normal, 500. Et ils habitent généralement quelque part dans la zone pluvieuse de Portonau, parce que c'est aussi l'un des principaux sites de vol, et ensuite on monte vers Campanario. Portonau est sur la côte et Campanario est plus haut dans les montagnes.

[00:56:03] **Roger Frey:** Alors, la plupart habitent à Portonau ou aux alentours.

[00:56:11] **Lucian Haas:** Si tu imagines un parapentiste typique, à qui ou à partir de quel niveau de compétence recommanderais-tu de prévoir La Palma comme destination d'hiver possible ?

[00:56:24] **Roger Frey:** Alors, si le pilote vient vers nous et qu'il est encadré par nous, je dirais brevet A, 100 vols. C'est correct.

[00:56:37] Faut-il savoir décoller en arrière ? C'est un avantage. Mais on n'a pas toujours, enfin, on a parfois des conditions de vent au niveau de la falaise qui obligent à décoller en arrière. À Campanario, quand c'est flyable, on peut généralement décoller en avant.

[00:56:50] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ce n'est pas comme dans d'autres régions, Lanzarote par exemple ; ce n'est pas une zone de vol en fort vent à La Palma, mais une zone de vol en pente vraiment calme, entre guillemets, calme.

[00:57:01] **Roger Frey:** Tu dis que c'est un vol en pente calme, il faut comprendre ça. On peut à peine le concevoir, parce que dans le Leh, ce n'est pas calme. Mais ici, cette pente du Leh est tellement grande que quand on y vole, c'est calme. Les thermiques font 3-4 mètres maximum, donc rien à voir avec les Alpes où ça te balance d'un coup à 10 mètres de haut.

[00:57:23] **Lucian Haas:** Au début, on a parlé de l'éruption volcanique, qui continue encore et qui, comme je l'ai dit, va probablement te gâcher ou te bousiller la saison d'une manière ou d'une autre, peu importe comment on appelle ça.

[00:57:39] Qu'est-ce que ça signifie pour toi, pour tes projets de vie là-bas ? Est-ce que tu vas rester sur l'île ou est-ce que tu te dis aussi que l'hiver est déjà fini et que tu peux aller ailleurs ?

[00:57:50] **Roger Frey:** J'habite ici, j'ai ici

[00:57:54] ma maison, je porte tout, je n'ai pas l'intention de lâcher l'affaire maintenant et de partir. Bien sûr, l'hiver va être comme ça, la saison peut tout à fait durer jusqu'à la fin de l'année, on n'y peut rien. Le mois de janvier est aussi en jeu, toutes les routes vers Porto Naos sont actuellement coupées, l'approvisionnement en eau est maintenu par une alimentation d'urgence, mais pour l'instant, La Palma est un peu comme un organisme avec un seul rein : presque tout fonctionne, mais le moindre incident peut tout chambouler assez sérieusement. Mais je ne pars pas, non.

[00:58:36] **Lucian Haas:** Je reste ici. Tu as aussi dit que tu habites un peu au nord du volcan. Les zones de vol, si j'ai bien compris, donc les principales zones de Porto Naos et Campanario sont au sud, ce qui veut dire que tu ne peux plus y aller rapidement ou directement depuis chez toi ?

[00:58:52] **Roger Frey:** Non, pour l'instant, je n'y vais plus directement, je dois passer par Caliente. Je dois donc partir d'ici, du côté ouest vers le côté est, puis tout au sud, et sur la partie sud du côté ouest, repartir à nouveau. C'est 135 kilomètres aller-retour. Et normalement, ça ferait ? 20.

[00:59:12] **Lucian Haas:** Oh wow. Donc de gros détours que ce volcan t'a imposés. Et pour s'en débarrasser, il faudrait probablement creuser des tranchées dans ces masses de lave pour pouvoir y faire passer une route à nouveau, jusqu'à ce que ces masses de lave refroidissent.

[00:59:30] **Roger Frey:** Soit on trace une tranchée, soit on construit une route par-dessus. C'est vrai, ça serait aussi possible.

[00:59:37] **Lucian Haas:** Au final, c'est un nouveau rocher qui s'est formé là. Exactement. Mais tout ça prendra son temps, quoi qu'il en soit.

[00:59:45] **Roger Frey:** Ce sera certainement l'une des premières priorités à gérer, mais je ne sais pas combien de temps il faudra attendre, combien de temps ça doit refroidir.

[00:59:56] Parfois, ces coulées de lave montent à 30 mètres de haut, il faut bien s'en rendre compte. 30 mètres.

[01:00:04] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'à l'intérieur, il peut encore faire des centaines de degrés et c'est vraiment comme un thermos, ça se conserve encore très longtemps. Ça se conserve

[01:00:12] **Roger Frey:** très longtemps, oui. Enfin, c'est aussi le cas : à l'intérieur, la lave est encore liquide, et au-dessus, on ne voit plus rien du tout. Mais si tu la coupes pour faire une route, la soupe s'écoule à nouveau.

[01:00:23] **Lucian Haas:** Pas de belles perspectives, ou du moins pas de perspectives prévisibles, où on pourrait dire : « Les gens, dans deux mois, vous pourrez à nouveau aller tranquillement à La Palma, tout sera rentré dans l'ordre ». Non, tout reste avec une avenir encore très incertain, dans lequel on regarde encore.

[01:00:41] **Roger Frey:** Oui, c'est tout à fait ça.

[01:00:45] **Lucian Haas:** Roger, je te souhaite quand même que ce volcan qui crache et le chasseur de jets en arrière-plan se calment le plus vite possible pour toi, et pour tous les habitants de Palmeiros aussi, qu'ils ne causent plus de dégâts majeurs, et que la vie se normalise au moins assez rapidement pour que l'on puisse à nouveau vivre en paix là-bas et que tu puisses aussi exercer sereinement ton métier de guide de parapente, d'école de vol et tout le reste. Merci pour ton récit. Merci beaucoup.

[01:01:15] **Roger Frey:** Désolé pour la toux, j'ai un grain de lave ou quelque chose comme ça.

[01:01:29] **Lucian Haas:** C'était l'épisode numéro 69 de Podz-Glitz en libre conversation avec Lucian Haas. Comme toujours, il y a dans les notes de cet épisode sur Lu-Glitz une série de liens complémentaires, surtout pour ceux qui s'intéressent au vol à La Palma. Vous trouverez le blog de parapente Lu-Glitz sur le net à l'adresse www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz s'écrit Lu-Glitz. Si vous vous sentez bien informé ou bien divertie par moi en tant qu'auditeur de Podz-Glitz et lecteur de Lu-Glitz, alors je serais ravi que vous souteniez mon travail en tant que contributeur. Votre contribution, unique ou récurrente, est à votre discrétion. Autrement dit, vous pouvez donner autant que vous voulez.

[01:02:14] Pour ceux qui ne savent pas quelle somme serait appropriée, je vous fais une proposition vraiment sans engagement. Que diriez-vous d'un euro par épisode de podcast et de deux euros par mois de lecture sur Lu-Glitz ? Bien sûr, vous pouvez d'abord écouter quelques épisodes et lire Lu-Glitz pendant plusieurs mois avant de faire un don global. Les paiements sont très simples via PayPal ou virement bancaire. Vous trouverez toutes les données nécessaires sur mon blog Lu-Glitz, sur la page Soutenir. À la prochaine. Ciao !