

Gladiatoren

Podz-Glidz 73 — Markus Anders

Published	2022-01-07
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/gladiatoren-markus-anders-podz-glidz-73
Duration	01:26:05
Speakers	Lucian Haas, Markus Anders
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0073-gladiatoren-markus-anders.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	68 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	21
Show notes	21
Transcript	22
Français	38
Show notes	38
Transcript	39

Deutsch

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

Show notes

Hike-and-Fly-Rennen stehen im Zentrum des Lebens von Markus Anders. Damit sind einige Risiken verbunden. Wie geht er damit um?

Wer die Fliegerkarriere von Markus Anders über die vergangenen Jahre verfolgt hat, darf ruhig ein wenig staunen. Markus ist in relativ kurzer Zeit in die Weltelite des Hike-and-Fly aufgestiegen.

2017 – da hatte er gerade mal zwei Jahre seinen A-Schein und dann auch B-Schein – gewann er erstmals die Gesamtwertung des BORDAIRRACE-Wettbewerbs. Ein Jahr später wiederholte er diesen Erfolg, zudem wurde er beim Salewa Ironfly Dritter.

Das brachte ihm 2019 die Teilnahme bei den Redbull X-Alps ein.

Bei den X-Alps 2021 schied er, auf Top-Ten-Kurs liegend, nach einer missglückten Landung leider verletzt aus. Im vergangenen November gehörte er dann zum exklusiven Rund von Top-Piloten, die zum ersten Hike-and-Fly Wettbewerb der Vereinigten Arabischen Emirate eingeladen wurden.

Dieser Wettbewerb in Dubai und der Wüste hatte sein ganz eigenes, in Teilen der Gleitschirmszene auch kritisch gesehenes Flair. Beispielsweise durften die Piloten beim ersten Task vom Dach eines 77-stöckigen Hochhauses starten. Noch nie zuvor hatte sich dort ein Gleitschirmflieger in die Luft geschwungen.

Wie Markus diese Weltpremiere erlebte, welche Gedanken ihm dabei durch den Kopf gingen und warum er sich trotz des Gefühls, auch eine Art Versuchskaninchen zu sein, auf das Risiko einließ, das erzählt er in dieser 73. Folge von Podz-Glidz.

Zur Sprache kommt aber noch einiges mehr: Markus spricht unter anderem über prägende Erlebnisse bei einem Hike-and-Fly-Trip in Neuseeland; und wie sehr die X-Alps und ähnliche Wettbewerbe heute sein Leben bestimmen.

Zum Ende hin geht es noch um ein ganz anderes Thema: Seit 2020 leitet Markus bei Skywalk das Projekt E-Walk. Dabei handelt es sich um ein Gurtzeug mit integriertem Elektromotor als Aufstiegshilfe für den Thermikflug.

Kürzlich hatte das deutsche Luftfahrtbundesamt der Zulassung des E-Aufstieg als neue Startart für normale Gleitschirmpiloten eine Absage erteilt. Ob und wie es mit dem E-Walk nun weitergeht? Diese Frage habe ich Markus natürlich auch gestellt.

Wenn Dir dieser Podcast gefällt, dann kannst Du meine Arbeit daran 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“:

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

Musik dieser Folge:

Track: Anomalous Hedges | Künstler: Mini Vandals

No Copyright Audio Library

Watch & Download: https://www.youtube.com/watch?v=5DXfB_Qtqoo

Links:

- Youtube-Kanal: <https://www.youtube.com/channel/UC3sVo3UppulFtC99qHJ9Lpg>

- auf Instagram: <https://www.instagram.com/irgendwie.anders90/?hl=de>
- Athletenseite bei den Redbull X-Alps: <https://www.redbullxalps.com/athlete/markus-anders-1.html>
- E-Walk-Projekt: <https://e-walk.org/>
- auf Instagram: <https://www.instagram.com/uaehikeandflychampionship/?hl=de>
- auf Youtube: <https://www.youtube.com/channel/UCQacYrSG2GoM4PcerYBv6ow/videos>
- Bordairrace: <https://www.bordairrace.com/index.php/de/>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/01/podz-glidz-73-gladiatoren.html>

Transcript

[00:00:03] **Markus Anders:** Ich hatte dann sehr das Gefühl, dass das Ganze mehr so einem Gladiatorenkampf gleicht und eigentlich die Belustigung und die Show im Vordergrund steht und mit dem Gedanke kann man sich natürlich wieder fragen, naja, man könnte ja dann schon so ein bisschen das Versuchskaninchen sein, man holt sich sehr gute Athleten, die wissen, was sie tun und lässt die mal von dem Hochhaus starten.

[00:00:43] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast,

[00:00:46] **Markus Anders:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:50] **Lucian Haas:** Heute mit Markus Anders und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:00:59] Wer die Fliegerkarriere von Markus Anders über die vergangenen Jahre verfolgt hat, darf ruhig ein wenig staunen. Markus ist in relativ kurzer Zeit in die Weltelite des Hike-and-Fly aufgestiegen. 2017, da hatte er gerade mal zwei Jahre seinen A-Schein und dann auch B-Schein, gewann er erstmals die Gesamtwertung des Border-Race-Wettbewerbs. Ein Jahr später wiederholte er diesen Erfolg, zudem wurde er beim Salewa Ironfly Dritter. Das brachte ihm 2019 die Teilnahme bei den Red Bull X-Alps ein. Bei den X-Alps 2021 schied er, auf Top-10-Kurs liegend, nach einer missglückten Landung leider verletzt aus. Im vergangenen November gehörte er dann zum exklusiven Rund von Top-Piloten, die zum ersten Hike-and-Fly Wettbewerb der Vereinigten Arabischen Emirate eingeladen wurden.

[00:01:49] Dieser Wettbewerb in Dubai und der Wüste hatte sein ganz eigenes, in Teilen der Gleitschirmszene auch kritisch gesehenes Flair. Beispielsweise durften die Piloten beim ersten Task vom Dach eines 77-stöckigen Hochhauses starten. Noch nie zuvor hatte sich dort ein Gleitschirmflieger in die Luft geschwungen.

[00:02:09] Wie Markus diese Weltpremiere erlebte, welche Gedanken ihm dabei durch den Kopf gingen und warum er sich trotz des Gefühls, auch eine Art Versuchskaninchen zu sein, auf das Risiko einließ, das erzählt er in dieser 73-sten Folge von Podz-Glidz.

[00:02:25] Zur Sprache kommt aber noch einiges mehr. Markus spricht unter anderem über prägende Erlebnisse bei einem Hike-and-Fly-Trip in Neuseeland und wie sehr die X-Alps und ähnliche Wettbewerbe heute sein Leben bestimmen. Zum Ende hin geht es noch um ein ganz anderes Thema. Seit 2020 leitet Markus bei Skywalk das Projekt E-Walk. Dabei handelt es sich um ein Gurtzeug mit integriertem Elektromotor, als Aufstiegshilfe für den Thermikflug. Kürzlich hatte das Deutsche Luftfahrtbundesamt der Zulassung des E-Aufstiegs als neue Startart für normale Gleitschirmpiloten eine Absage erteilt. Ob und wie es mit dem E-Walk nun weitergeht, diese Frage habe ich Markus natürlich auch gestellt.

[00:03:08] Wenn dir dieser Podcast gefällt, dann kannst du meine Arbeit daran 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.

[00:03:27] Markus, eine kleine Frage am Anfang. Alpen, Himalaya, Neuseeland oder die Wüste? Wo würdest du am liebsten nochmal fliegen gehen?

[00:03:38] **Markus Anders:** Naja, das Fliegen ist keine leichte Frage, weil das Fliegen ist ja so vielfältig. Das macht es dann in dem Sinne eigentlich wieder spannend, dass man in die Wüste kann, ins Himalaya, ins Flachland, in die Berge. Am schönsten fand ich es aber tatsächlich bisher. In Neuseeland. Warum? Das hat einfach, also es war eine sehr wilde, entlegene, schöne Gegend. Man hat stellenweise wirklich nur die unberührte Natur gesehen auf der Südinsel. Keine Straßen, keine Wege, keine Stromleitungen, keine Telefonkabel, sonst was. Und es war wild, aber nicht beängstigend zum Fliegen.

[00:04:24] Also jetzt im Himalaya hast du dann halt gleich wieder sehr hohe, sehr hohe, hohe Berge, Gletscher, Gletscherwinde und so weiter. Und da fliegt man dann doch, sage ich mal, ein bisschen angespannter. In Neuseeland, also wenn ich mich jetzt so erinnere, das war stellenweise richtig schönes Fliegen. Wir haben aber da auch ein bisschen Wetterglück gehabt. Ich denke mal, wenn man, weil Neuseeland ist ja sehr, sehr wechselhaft und windanfällig. Wenn man da kein Flugwetter erwischt, ist es natürlich was anderes. Aber so von den Eindrücken her hat mir einfach brutal gefallen.

[00:04:56] **Lucian Haas:** Wenn ich das richtig weiß, du warst mal, ich glaube, drei Wochen in Neuseeland und hast da eine Hike-and-Fly-Tour gemacht. Wann war das?

[00:05:03] **Markus Anders:** Genau, ich war Jahreswechsel 2017 auf 2018 mit drei Kumpels für einen Biwaktrip in Neuseeland. In Summe waren es sechs Wochen und drei Wochen davon haben wir einen Biwaktrip gemacht. Und unser Ziel war, die Südalpen auf der Südinsel in Neuseeland quasi von Süden nach Norden zu durchqueren. Nur eben per Hike-and-Fly.

[00:05:29] **Lucian Haas:** Und ist das dann auch wirklich so, dass in so einer Insel und diese Südalpen, dass die so wild und so entlegen sind, dass man da eigentlich fast drei Wochen abseits der Zivilisation auch da unterwegs ist?

[00:05:40] **Markus Anders:** Jein. Also wenn man sowas plant, fliegt man ja nicht einfach hin und schaut sich dann an, wie sich das entwickelt. Wir haben ein bisschen geschaut und es gibt halt so die Mainchain da, also die hohen Berge, die so ein bisschen divers sind. Ja, genau. Und das ist dann auch so, dass man sich dann auf der Westküste von dem Rest der Insel teilen und da auf der Westseite staut sich halt brutal die feuchte Luft an. Und man hat auch relativ viel Regen, es ist schön grün. Und zwischendrin, sage ich mal, da gibt es dann doch wirklich öfters Täler, wo man kommt schon rein, man kommt schon hin, aber es ist sehr schwer zu Fuß oder mit dem Auto zu erreichen. Also der Gleitschirm hat da...

[00:06:27] Ja, eben das Ganze ermöglicht auch mal ein bisschen Offroad oder halt ein bisschen jenseits von der Infrastruktur unterwegs zu sein.

[00:06:38] **Lucian Haas:** Und was ist jetzt das, was dich da vor allem jetzt an Neuseeland so begeistert, dass du sagst, das fandst du mit am schönsten? Ist es gerade, weil es diese Wildnis hat, die man aber mit dem Gleitschirm noch so halbwegs safe erkunden kann?

[00:06:52] **Markus Anders:** Neuseeland ist eine Insel, die ist sieben, also die Südinsel.

[00:06:58] Siebenhundert Kilometer lang und vielleicht 150, 200 Kilometer breit an der breitesten Stelle. Und man hat natürlich da den Einfluss von der Sea Breeze. Und wir hatten einen Flug, da waren wir so in dem Korridor, wo wir richtig super gute thermische Bedingungen hatten, wenig Wind und man hat einfach während dem Fliegen Basis über 3000 gesehen, wie von Westen und Osten, die Sea Breeze so reinschwappt. Und wir sind da quasi in den Tälern geflogen, nicht nur einfach Ridges entlang, sondern wir haben, glaube ich, vier oder fünf Talsprünge machen müssen, wo wir so endlos wirkende Täler einfach überfliegen mussten.

[00:07:44] Und dann haben sich da so schön die blauen Flüsse durchgeschlängelt und es war einfach irgendwie so unberührte Natur. Das ist halt sehr eindrucksvoll, sage ich mal, in meinen Erinnerungen geblieben. Und deswegen eins. Meiner bisherigen Highlights gewesen. Wenn

[00:08:00] **Lucian Haas:** du jetzt sagst, von beiden Seiten sah man, wie quasi so die Seewind Breeze dann da so reinschwappte, seid ihr dann in der Mitte dann gewissermaßen in so einer Konvergenz gewesen, wo ihr dann da auch fliegen konntet?

[00:08:11] **Markus Anders:** Ich vermute, dass es auch so ein Konvergenzbereich war. Der hat ungefähr so eine Breite von 40, 50 Kilometer gehabt. Wir hatten echt super Steigwerte, auch in einem guten zweistelligen Bereich. Aber es war ein sehr guter Flug. Es war einfach fein zu fliegen und ich bin mir relativ sicher, dass da auch so ein Konvergenz-Effekt eine Rolle gespielt hat.

[00:08:35] **Lucian Haas:** Du hast ja diesen Neuseeland-Trip 2017, 2018 gemacht. Da bist du ja noch gar nicht so lange geflogen, wenn ich das richtig weiß. Du hast, glaube ich, deinen A-Schein erst im April 2015 gemacht. Also nach zwei Jahren hast du dir einen Trip zugetraut, der schon eigentlich ziemlich viele Skills verlangt, sodass man sagt, wirklich Wildnis fliegen, Hike and Fly, starten von Wild. Mit den Startplätzen und sonstiges. Warst du damals eigentlich schon reif dafür von der Fliegerei, im Rückblick gesehen? Oder hast du dir damals was zugetraut, was letzten Endes wunderbar ausgegangen ist? Aber war das vielleicht damals schon ein bisschen über dein Können hinaus?

[00:09:14] **Markus Anders:** Das ist eine sehr gute Frage, über die ich mir auch tatsächlich schon in Gedanken gemacht habe. Jetzt nicht nur bezogen auf Neuseeland, weil ich sehe das gerade in der Jugend, weil ich sage mal, ich bin jetzt nicht mehr der junge Wilde. Ich bin jetzt schon eher ein erfahrener, älterer Gleitschirmflieger. Aber damals mit den zwei Jahren, ich war definitiv auch ein Kandidat, sage ich mal, der zu den jungen Wilden gehört hat. Ich habe den Schein im April 2015 gemacht. Ich war dann eigentlich, sobald es ging, immer am Startplatz. Teilweise auch, wenn der Wind zu stark war. Also ich habe meinen Schein ja an der Schwäbischen Alb gemacht. Und da ging halt viel mit Zorn, viel Starkwindzorn.

[00:10:02] Und wenn ich mal eine Woche nicht fliegen war, war das schon eine lange Pause, sage ich mal. Sehr viel am Fliegen, aber man wächst mit den Erfahrungen. Und die Erfahrungen, die kriegt man einfach nur über die Zeit. Wir haben uns natürlich an so Sachen auch herangetastet. Also ich habe mit Nikolas Mantos damals das Fliegen angefangen. Wir haben dann auch mal so einen Biwaktrip durch die Südeien. Wir haben dann die Alpen hier in den Alpen gemacht. War sehr spannend, war sehr cool. Ich sage mal, bei Neuseeland ist es halt extrem schwierig, eine zuverlässige Vorhersage zu kriegen. Beziehungsweise die Gefahr in Neuseeland ist, dass das Wetter auch relativ schnell umschwingt. Und man dann viel improvisieren muss.

[00:10:48] Also wir hatten definitiv die ein oder anderen Erlebnisse, die sicherlich sehr gut ausgegangen sind. Aber auch nur, weil wir Glück hatten.

[00:10:57] **Lucian Haas:** Was ist so das... Was ist das markanteste Erlebnis, was dir noch in Gedanken oder im Kopf geblieben ist, wo du sagst, da hatte ich wirklich Glück oder

[00:11:05] **Markus Anders:** hatten wir wirklich Glück? Wir waren ja zu viert und von uns Vieren hatten drei, das sage ich mal, so ein Erlebnis, wo man doch eher irgendwie so ein bisschen gedacht hat, puh, ja, okay, das ist jetzt zum Glück gut gegangen. Bei mir war es am letzten Tag vom Biwaktrip eigentlich relativ unnötig. Wir sind nochmal auf den Berg hochgelaufen. Der Vorkast hat eigentlich gesagt, das ist gut, aber dann ist doch irgendwie schlechteres Wetter reingezogen. Und wir hatten unter uns einfach eine richtig dicke Wolkenschicht. Wir haben dann in die Webcam geschaut, weil wir hatten Empfang. Das war so einem Skifield und haben dann so Pi mal Daumen abschätzen können, dass die Wolkenschicht so 400 Meter dick ist.

[00:11:50] Also doch ordentlich, nicht nur irgendwie so ein bisschen, bisschen Nebel, dünne Wolkenschicht. Und wir sind dann... Wir sind dann aber nicht runtergelaufen, sondern gestartet und durchgeflogen und haben halt quasi mit XCTrack navigiert. Das heißt durchgeflogen,

[00:12:07] **Lucian Haas:** das war wirklich geschlossene Wolkendecke und du hast nichts gesehen?

[00:12:09] **Markus Anders:** Jep. Also wir haben uns rein auf den roten Pfeil auf XCTrack quasi aufs GPS verlassen. Ich meine, natürlich habe ich mit den Wolken schon davor gespielt gehabt und habe auch gedacht, das funktioniert so ganz gut. Und dann hat sich auf einmal angefangen, der Kreis... Der Pfeil relativ schnell zu drehen. Und ich so, hey, das kann doch nicht sein. Und dann hat halt irgendwie mein Handy kein gescheites GPS mehr gehabt und letztendlich habe ich dann einen großen Kreis geflogen oder bin einen großen Kreis geflogen und irgendwann wieder auf den Hang zugeflogen. Dann hat es irgendwann mal wieder angefangen, weil es war Wind im Spiel, zu piepsen und so, okay, ist nicht so gut, wenn du eher rausfliegst.

[00:12:54] Und dann habe ich vor mir Berge gesehen, Gras. Felsen. Und habe noch eine Kurve gemacht, ist alles gut gegangen. Aber ich sage mal, da mit ein bisschen Rückenwind in einen Grashang reinzufliegen, mit Felsen durchsetzt, ist sicher nicht so fein. Letztendlich hat uns das gar nichts gebracht, weil wir sind direkt unten am Fuß gelandet und das hätten wir auch runterlaufen können. Das waren halt 1500 Höhenmeter. Ich meine, wir waren mit fast 30 Kilo unterwegs. Das war am letzten Tag, wo wir dann gesagt haben, wetterbedingt, wir brechen ab und hatten dann schon auch einige Höhenmeter und Kilometer in den Füßen. Aber ja. Was hat euch denn damals dazu verleitet, dieses Risiko einzugehen?

[00:13:42] Von der Überlegung her? Ich meine, ja gut, es ist schon ein bisschen, sage ich mal, naiv gewesen. Man startet raus, fliegt einfach geradeaus, kommt irgendwann aus den Wolken raus und dann geht man landen.

[00:13:54] Dass die Instrumente ausfallen können bei sowas, ja. Da hat man nicht dran gedacht, ich meine, die meine Lessons learned ist. Ich habe einen Kompass dabei, einen normalen, der kann nicht ausfallen. Aber ich lege es mittlerweile auch nicht auf sowas drauf an. Also ich meine, beim normalen Fliegen macht man sowas ja sowieso nicht.

[00:14:15] **Lucian Haas:** War das sowas von deiner Entscheidung her, wenn du das gesamte Ding nimmst? Würdest du sagen, das war vielleicht einer der riskantesten Momente in deiner Fliegerkarriere?

[00:14:26] **Markus Anders:** Gute Frage. Ja, jein. Ich meine,

[00:14:33] aktuell, relativ aktuell, weil ich, weil ich mir da auch schon wieder Gedanken gemacht habe, zwecks Vortrag über die X-SERPs, bei den X-SERPs hatte ich einen Moment, wo ich eigentlich wusste, dass es nicht so gut ist, in die Luft zu gehen. Und das war definitiv auch sehr riskant. Aber ich war dem Ganzen gewachsener oder konnte mit dem gut umgehen. Für die Skills, die ich damals hatte, denke ich schon, dass es schon schon auch riskant war. Also einfach blind auf die Instrumente, sich verlassen in einer Umgebung, wo quasi Hindernisse neben dir sind.

[00:15:11] Ja, ist nicht ganz so weit gedacht.

[00:15:16] **Lucian Haas:** Vielleicht kommen wir auf das Thema Risiko nachher nochmal zurück. Ich springe noch mal ein bisschen an den Anfang. Da hatte ich ja die vier Sachen gesagt. Alpen, Himalaya, Neuseeland und die Wüste. Wo würdest du denn in dieser Reihenfolge, wenn du sagen würdest, was, wo willst du sehr gerne fliegen und wo vielleicht weniger gerne, wo würdest du da die Wüste einräumen oder einordnen?

[00:15:40] **Markus Anders:** Also ich habe sogar meinen weitesten Flachlandflug in der Wüste gemacht. Aber in Südafrika.

[00:15:48] Die Wüste ist nur interessant, weil man das wahrscheinlich nicht gewohnt ist, da zu fliegen. Aber wenn ich, wenn ich jetzt schaue, warum, warum, warum habe ich mich entschieden, Richtung Berge zu gehen? Weil ich komme ursprünglich aus dem Flachland. Warum fliege ich lieber in den Bergen und weniger im Flachland? Dann ist das für mich die die Abwechslung. Ich bin überhaupt auf das Fliegen gekommen, weil ich früher viel in den Bergen unterwegs war. Und jeder Berg hat so seine Einzigartigkeit. Und deswegen fliege ich gerne an Gipfeln rum, schaue mir die an und entdecke neues Bergland. Und ins Flachland zieht es mich schon auch, aber eher von dem fliegerischen Aspekt und der Abwechslung und eher weniger, um, sage ich mal, die Natur zu genießen.

[00:16:37] Da würde ich die Wüste schon eher ein bisschen entfernter einordnen.

[00:16:41] **Lucian Haas:** Nun hast du ja, das war jetzt im November 2021, da hast du an der ersten Hike and Fly Meisterschaft der Vereinigten Arabischen Emirate teilgenommen. Da ging es auch ums Fliegen in der Wüste. Was hat dich daran gereizt?

[00:16:55] **Markus Anders:** Ja, das Ganze ist irgendwie relativ spontan entstanden. Bei den X-Alps hat der Guy uns gefragt, wer ist eigentlich so der Haupttreibzieher hinter den UAE Hike and Fly Championship gewesen?

[00:17:12] Ob, also bei der Pre Week an den X-Alps, ob wir nicht Bock hätten, da irgendwie bei so einer Hike and Fly Meisterschaft mitzumachen. Und mein erster Gedanke war so, puh, ja, wo soll man da Hike and Fly machen? Rennen wir da auf irgendwelche Hochhäuser hoch oder müssen wir da in der Wüste rumlaufen?

[00:17:32] Und ich habe gesagt, ja, schick mir gerne mal eine Information und ich schaue es mir mal an. Etwas später haben wir dann Informationen gekriegt und dann war tatsächlich irgendwie so Hike and Fly auf dem Wolkenkratzer. Dann hat es natürlich auch Berge in den Vereinigten Arabischen Emiraten im Nordosten. Die sind gar nicht so niedrig, fast 2000 Meter hoch, was prinzipiell interessant ist. Und gut, dann gab es noch eine Wüsten Task. Was hat mich dazu bewegt? Da hinzugehen. Die Vereinigten Arabischen Emirate fand ich einfach reizvoll, weil es fliegerisch was komplett Neues ist, weil da sind halt dann irgendwie so Fragen aufgekommen. Ja, cool, wenn man jetzt da am Strand von so einem Hochhaus startet und da fliegt,

[00:18:21] da hast du dann auch quasi den See-Landwind. Kann man dann das so? Gibt es da Thermik an den Hausfassaden von unten? Wie funktioniert überhaupt der Start da oben? Weil man hat ja letztendlich eine scharfe Kante. Es ist ein brutaler Klippenstart. Alles gar nicht so trivial. Und da fand ich einfach, sage ich mal, das Neue aus fliegerischer Sicht reizvoll. Und deswegen habe ich mich dafür entschieden, das Ganze mal auszuprobieren.

[00:18:50] **Lucian Haas:** Nimm uns da mal so ein bisschen mit nach Dubai und in die Vereinigten Arabischen Emirate. Was ist dir denn von dieser Veranstaltung so vielleicht am eindrucklichsten hängen geblieben? Ob jetzt von Land, Menschen, Landschaften, Fliegererlebnissen oder was auch immer? Ganz

[00:19:06] **Markus Anders:** sicher eigentlich der Start von dem Hochhaus, weil letztendlich war das mehr oder weniger so das, was alle so am meisten geflasht hat von den Teilnehmern. Und ich glaube, deswegen hat jeder auch für sich die Entscheidung getroffen, da hinzugehen. Start Hochhaus, das war

[00:19:25] **Lucian Haas:** ein mehr als 70 Stockwerke hohes Hotel, auf dem ihr da wart. Oben gab es dann noch ein Dachpool, ein ganz großer. Und daneben gab es dann eine Plattform, von der ihr starten musstet oder starten durftet und so was. Wie war das?

[00:19:43] **Markus Anders:** Genau, also es waren 77 Stockwerke, 300 Höhenmeter. Es war brutal komisch, weil wir haben eigentlich, also es war ja ein Wettbewerbsformat, was es so jetzt irgendwie noch nicht gegeben hat, mit jeweils unter Wettbewerben und vor dem einzelnen Wettbewerb schaut man sich dann die Location ein bisschen an und wir waren an dem, an dem Anschauungstag quasi auf dem Hochhaus und haben die Plattform gesehen und die war halt de facto einfach noch nicht fertig, da war ein Baugerüst und lose Platten aufgelegt. Und da war jeder erst mal irgendwie so, wollen die uns so ein bisschen verarschen oder passiert da noch was? Und morgen ist der Wettbewerb und wie sollen wir hier raus starten?

[00:20:26] Und die haben dann tatsächlich über die Nacht das noch alles hingekriegt, dass da eine schöne Plattform da stand. Wir haben uns an dem Tag davor aber relativ lange ausgetauscht, wie wir den Wettbewerb dann ausschauen lassen, weil so ein Start ist sehr technisch und sehr riskant. Da ist es natürlich ungut, wenn du, wenn du dann irgendwie noch über Wettbewerb Druck aufbaust, quasi mehr Risiko einzugehen. Wir haben uns dann überlegt, ob wir den ersten Wettbewerb einfach nur just for fun machen, jeder kann, niemand muss, oder dass wir halt quasi einen reinen Lauf Wettbewerb draus machen. Was letztendlich dann auch so passiert ist, dass man einmal das Treppenhaus hochläuft,

[00:21:13] dann kann man starten oder auch wieder runterlaufen. Und dann musste man am Strand noch mal ein Stückchen ins Go laufen. Auf der Plattform geht es dann relativ schnell. Ich meine, ich war jetzt beim ersten Start, war ich der Zweite, der gestartet ist. Aber es haben viele vor mir probiert und es gab sehr viele Startabbrüche. Hattet ihr denn da sowas

[00:21:34] **Lucian Haas:** wie eine Reihenfolge ausgelost? Oder so? Also ich erinnere mich nur, ich habe gesehen am Vortag, wo du das sagtest, wo noch dieses Brettergerüst war, da gab es ja dann auch Bilder auf Instagram, wo dann auch Leute Kommentare schrieben, hey Leute, bringt euch nicht um, geht da nicht starten und Sonstiges. Und wo es auch ein sehr nettes kurzen Videoschnipsel mit Chrigel Maurer gab, wo der das schöne Zitat auf Englisch sagte, aber ich sage es jetzt mal auf Deutsch, wo er sagte, die beste Taktik wird wohl sein, nicht als Erster zu starten. Also.

[00:22:06] Ich weiß nicht, der andere soll sich in den Abgrund stürzen. Dann gucke ich mal, wie das Ganze so funktioniert. War das wirklich so die Stimmung, die da unter euch so herrschte?

[00:22:14] **Markus Anders:** Also wir sind krüppchenweise da hochgegangen und die, wo dann, sage ich mal, als erstes oben waren und wieder runtergekommen sind, die sahen doch schon eher bleich aus, aber da war einfach die Plattform noch nicht fertig. Und am zweiten Tag war war eher wieder so so Aufregung da. Und ja, irgendwie so die Challenge. Ja, das ist, das ist machbar, dass das kriegen wir hin. Und da hat eigentlich auch der Wind relativ gut mitgespielt, weil er, weil er von der Seite kam. Und das heißt, man konnte eigentlich den Schirm aufziehen, etwas kontrollieren und dann entscheiden. Ja, breche ich ab oder oder renne ich halt über die Kante? Nun

[00:22:57] **Lucian Haas:** ist das ja so, ihr wart, glaube ich, die ersten, die da oben jemals da raus gestartet seid und so was. Das ist ja wirklich was, das ist jetzt eine Premiere. Man weiß nicht wirklich, was machen auch die Windverhältnisse um so ein Hochhaus drumrum? Also welche Seitenwirbel oder sonstiges bildet sich dort alles und so was? Fühlt man sich da auch so ein bisschen als Versuchskaninchen? Oder ist das einfach nur Spannung? Das will ich jetzt ausprobieren. Wie ist das dann?

[00:23:23] **Markus Anders:** Ja, also während dem ersten Wettbewerb hatte ich das Gefühl absolut gar nicht, weil weil da ging es eher so um die eigene Challenge. Und ich fand es brutal. Es war spannend zu sehen, wie die anderen Athleten da dann rangegangen sind. Von der Starttechnik sind ja dann manche quasi noch eine Etage höher gegangen und über so eine Brüstung, so eine Reling, so ein bisschen drüber gesprungen, über eine Brüstung drüber gesprungen. Aber dann halt schön in den Wind. Wir sind so bei Seitenwind, der eigentlich so ein bisschen schräg von hinten kam, raus gestartet und haben immer auf gute Phasen gewartet.

[00:24:05] Und ja, also ich habe ich habe das ganze aus eigenem Interesse oder eigener Challenge da gemacht. Aber so im Nachhinein kann man sich die Frage definitiv stellen, weil ich habe sie mir am dritten Tag dann ziemlich lang gestellt oder da ein bisschen gegrübelt.

[00:24:27] **Lucian Haas:** Auch über diesen Start. Du hast dann doch nachgegrübelt über diesen Start vom Hochhaus. So wie sinnvoll das überhaupt war.

[00:24:33] **Markus Anders:** Also über den ganzen Wettbewerb. Warum? Also am dritten Tag sind zwei Unfälle passiert und da gab es halt einfach einen Task, sage ich mal, der jetzt ein bisschen unglücklich gelegt ist, weil man eigentlich mehr oder weniger dazu motiviert wird, die ganze Zeit Vollgas an einer Kante entlang zu fliegen.

[00:24:52] **Lucian Haas:** Das war ein Task in der Wüste, also wo ihr quasi Sandwüste habt und in der Mitte war sowas wie ein Sägezahn, eine Felsridge, an die ihr dann quasi so ein Soaring-Renntask gemacht habt. Ritsch, Ratsch, da

[00:25:04] **Markus Anders:** längs. Das war so eine 15 Kilometer Felskante direkt in der Wüste. Und da ging es darum, Ritsch, Ratsch an der Kante entlang zu fliegen. Wenn man so ein Task setzt, dann dann sollte man schon über Szenarien nachdenken, was passiert, wenn es zu einem Unfall kommt, weil man fliegt halt mit Vollgas knapp am Gelände. Oder man wird motiviert, ich sage mal, das haben nicht alle gemacht und es fliegen auch welche mit Verstand, aber es war halt auch nicht ganz ohne. Weil an der Felskante waren quasi so vorgelagert so ganz kleine Hügel und die erzeugen bei einem 30er Wind dann doch schon auch für gar nicht so unbedenkliche Turbulenzen.

[00:25:55] Und ja, da ist es letztendlich zu einem Unfall gekommen und mich hat es doch dann irgendwie sehr beschäftigt, dass obwohl gesagt wurde, dass ein Helikopter kommt nach zweieinhalb Stunden, der Verunfallte mit einem Polizeiwagen abgeholt wurde, obwohl im Raum stand, dass er sich schwer am Rücken verletzt hat. Und dann stellt man sich die Frage Was mache ich hier eigentlich? Ja, also ich hatte dann sehr das Gefühl, dass das das Ganze mehr so einem Gladiatorenkampf gleicht und eigentlich die Belustigung und die Show im Vordergrund steht und mit dem Gedanke kann man sich natürlich wieder fragen na ja, man könnte ja dann schon so ein bisschen das Versuch Kaninchen sein, holt sich sehr gute Athleten, die die wissen, was sie tun und lässt die mal von dem Hochhaus starten.

[00:26:46] Für

[00:26:46] **Lucian Haas:** die Bilder und so weiter war es ja auf jeden Fall eine sehr gute Idee, weil jetzt nur marketingtechnisch sowohl was für Dubai abfällt, aber was vielleicht auch als Win Win Situation an dieser Stelle dann für die Gleitschirmszene abfällt an sehr schönen Bildern, wo man mal das Gleitschirmfliegen vor einem sehr spannenden Stadtkulisse zeigen kann. Das macht natürlich wirklich auch was her.

[00:27:10] **Markus Anders:** Ja, ja, wobei also da bin ich natürlich.

[00:27:16] Stimmt es also die, die in den sozialen Medien sind, sind die Videos und Bilder ziemlich durch die Decke gegangen. Aber das, warum das so ist, ist ja auch so die die Interesse an den Athleten eigentlich gewesen, überhaupt dahin zu gehen, das mal auszuprobieren. Man wurde nicht gezwungen. Man hat jetzt auch kein fettes Preisgeld gekriegt, dass das Risiko irgendwie einen dazu verführt, da, sage ich mal, zu starten, sondern eher einfach. Es ist was komplett Neues. Ich versuch das mal und entweder es klappt oder ich mach's halt nicht. Da ist was komplett Neues ist, ist es ja dann letztendlich auch so gehypt worden.

[00:27:57] **Lucian Haas:** Wie fandest du denn gerade auch was, was diese Meisterschaft in den Vereinigten Arabischen Emiraten betrifft? Wie fandest du denn dieses Format, wenn man das so guckt als Rennformat? Mir ist da vor allem der letzte, der vierte Task, wo ihr auch noch mal in der Wüste an dieser Ridge hin und her geflogen seid und dann aber auch Wendepunkte draußen hattet, wo man auch landen musste, dann wieder zurückhetzen musste zur Ridge selber, das kam mir so ein bisschen, bisschen vor wie so Formel 1 Rennen, also alles und es gibt so einen Kurs und die rennen wirklich hintereinander her und überholen sich gegenseitig. Und teilweise ihr kitet den Hang hoch und der eine startet 50 oder nicht 50, aber vielleicht zehn Meter tiefer als der andere und hat damit schon wieder einen kleinen Vorsprung oder auch nicht, weil man sich fragen muss, findet er den Anschluss, um damit wirklich aufzuhören zu können oder nicht und sowas. Also das war auch, ich habe mir das teilweise dann in den Videos nachträglich angeguckt, nicht jetzt nicht alles live.

[00:28:47] Das fand ich als solches eigentlich vom Angucken mal ein sehr interessantes, spannendes, neues Format. War das für euch als Flieger auch so, dass du sagen würdest, das ist eigentlich ein Format, was vielleicht auf gewisse Weise eine Zukunft haben könnte?

[00:28:59] **Markus Anders:** Definitiv. Also ich fand, ich fand das generelle Wettbewerb mit dem Wettbewerbsformat auch sehr interessant. Es hat jetzt weniger mit einer High-Kid-Fly-Meisterschaft zu tun gehabt, aber eher so so ein interessanter neuer Wettbewerb einfach dargestellt. Natürlich musste man ein bisschen fit sein, aber die Fitness war jetzt nicht ausschlaggebend, dass man gut dabei ist. Der erste Wettbewerb war ein reiner Laufwettbewerb. Okay, der zweite Wettbewerb in den Bergen war wirklich richtig schön High-Kid-Fly, nicht von der Umgebung. Also wir sind auf einer Autostraße hochgelaufen, irgendwann querfeldein abgekürzt, aber da ging es wirklich um das Pokern. Beim zweiten Anstieg laufe ich hoch oder versuche ich tief raus zu starten und hoch zu fliegen.

[00:29:47] Und das war, das war doch ein sehr knappes Rennen zwischen den zwei Führungsgruppen. Die eine ist gelaufen, die andere ist geflogen. Und gerade in der Wüste, die Kombination, da wird nicht nur das Fliegen, sage ich mal, überprüft oder ein guter Pilot, sondern auch wie gehe ich mit dem Schirm um, laufe ich hoch, trage ihn, packe ich ihn aus, Kite hoch, die Ground-Handling-Skills. Also es war, es war einfach so ein Allround Gleitschirm Wettbewerb. So gesehen auch ein sehr taktisches Rennen dann. Auch ein sehr taktisches Rennen. Und das hat doch schon sehr Spaß gemacht. Also ich würde mich da jetzt nicht wundern, wenn, wenn irgendwo anders ein ähnliches Format quasi

[00:30:37] über oder das Format in einem ähnlichen Umfang übernommen wird und auch so durchgeführt wird.

[00:30:44] **Lucian Haas:** Wenn jetzt 2022 noch mal so ein Hike-and-Fly Wettbewerb in Dubai ausgerufen würde, würdest du da wieder daran teilnehmen?

[00:30:50] **Markus Anders:** Nee, also ich würde da nicht mehr teilnehmen, weil das, was mich gereizt hat, sage ich mal, ich habe das gesehen. Ich habe, denke ich, auch sehr viel gesehen. Aber mehr gibt es da auch nicht zu sehen, sage ich mal. Und da, ich sage mal, die Zeit ist begrenzt und da würde ich die Zeit lieber woanders ein schöneres investieren und ich bin, ich bin eher der Bergtyp. Ich kann jetzt, sage ich mal, nicht mehr sagen, ich entdecke ja was Neues, weil ich war ja da schon da. Ja, nun

[00:31:30] **Lucian Haas:** machst du ja die unterschiedlichsten Arten von Hike-and-Fly-Wettbewerben. Jetzt in der Wüste ist jetzt der eine, dann X-Alps hast du schon genannt. Du warst auch bei verschiedenen Cross-Alps und Sonstiges schon teilgenommen und auch gewonnen, Salewa, Ironfly und so weiter. Welche Art von diesen Hike-and-Fly-Wettbewerben macht dir denn eigentlich am meisten Spaß? Die haben ja alle so ein bisschen unterschiedlichen Charakter, sowohl was von der Länge, was die Routenwahl betrifft und auch von dem, was an

Anspruch an dich als Routen dann auch so geht. Welches Format findest du eigentlich für dich so das schönste?

[00:32:04] **Markus Anders:** Das sind eigentlich Hike-and-Fly-Rennen, die über mehrere Tage gehen und eine gewisse Route vorschreiben. Nicht komplett, aber so über Wendepunkte. Also Dolomiti Superfly, Ironfly, XPU ist sicher auch ganz cool. Deswegen bin ich da gerade echt am Schauen, ob ich, ob ich mich noch anmelde. Die Anmeldefrist ist dann Ende Dezember oder halt X-Alps. Weil das hat, das kommt relativ nahe an das, was ich mit Adventure-Flying verbinde. Also man hat einen, einen gegebenen, eine gegebene Route und man versucht mit dem Wetter, was man hat, quasi die Route zu bewältigen.

[00:32:52] Und das Ganze hat irgendwie so viele Variablen, die das Ganze irgendwie so ein bisschen undurchsichtig machen. Man kann viel planen, man kann sich viel überlegen und letztendlich ist es dann doch irgendwie anders, wie man es sich überlegt hatte oder gedacht hatte. Die Ungewissheit und das Improvisieren dabei bei dem Wettbewerb selber, das hat einfach so einen Abenteuer-Charakter und das fasziniert mich eigentlich am meisten und das macht mir am meisten Spaß.

[00:33:24] **Lucian Haas:** Macht ihr auch von diesen ganzen genannten Wettbewerben, würdest du sagen, da macht ihr auch die X-Alps am meisten? Spaß oder ist es einfach nur der bedeutendste, einfach weil es auch der größte ist in seiner Form?

[00:33:37] **Markus Anders:** Also vom Spaßfaktor würde ich sagen, sind sogar die kleineren schöner und besser, weil man hat nicht so extrem viel Aufwand um den ganzen Wettbewerb. Die X-Alps, die Teams bei den X-Alps, das Ganze ist mittlerweile so professionalisiert. Ich hatte jetzt ein Team mit fünf Supportern dabei, zwei Fahrzeuge, ein Physio, einer, der für die Ernährung zuständig war. Das wird einfach vom Aufwand extrem groß. Und bei so einem kleineren Wettbewerb, da hat man ein Supporter und das Ganze ist eher ein bisschen minimalistisch und klein gehalten. Das finde ich, passt eher zu dem Gleitschirmfliegen. Wenn man, wenn man jetzt schon, ich meine, jeder sagt dann irgendwie so Ja, hier, ich fliege mit der eigenen Kraft oder ich bewege mich mit der eigenen Kraft und fliege mit der Natur und so weiter, mit thermischen Aufwinden.

[00:34:31] Ich bewege mich da fort. Aber ich habe dann trotzdem irgendwie ein Fahrzeug oder ein ganzes Team, was mich da quer durch die Alpen begleitet und tausende Kilometer drauf gespult werden. Das Ganze ist dann irgendwie so im ökologischen Aspekt eigentlich auch wieder ein bisschen Quatsch. Und in den in den Anfängen von den X-Alps war es ja noch so, da da hatte man einen Supporter und das war es. Und das Ganze war mehr mehr Abenteuer, minimalistische. Und mittlerweile ist es, also die X-Alps ist einfach ein Rennen, ein professionalisiertes Rennen und bei den bei den kleineren Wettbewerben sieht man das auch, dass das das Level steigt und die Professionalität.

[00:35:17] Aber das Ganze ist noch in einem akzeptablen Rahmen und der Aufwand hält sich in Grenzen.

[00:35:24] **Lucian Haas:** Wenn man all diese Wettbewerbe mal so anguckt, was ist denn da aus deiner Sicht vielleicht von vielen, wie soll man sagen, verkannte Skill, den man braucht, um bei solchen Wettbewerben erfolgreich zu sein?

[00:35:39] **Markus Anders:** Ich würde sagen ganz klar irgendwie so ein bisschen die Gabe des Beobachtens und des Improvisierens. Man kann natürlich der fitteste fitteste Athlet sein und rennt allen davon oder der beste der beste Wettbewerbsflieger. Aber wenn du allein unterwegs bist, kannst du niemanden kontrollieren und bist nicht selbstständig. Du bist nicht selbstständig unterwegs. Und was mir sehr zugutekommt ist, wenn ich, wenn ich recht frei unterwegs bin vom Mindset, dass ich, dass ich sage ich mal so ein bisschen auf mich schauen kann. In welchem Leistungsbereich bin ich unterwegs? Wie fit bin ich? Und dass ich immer noch schauen kann und die Flexibilität habe, von von Plänen abzuweichen und nach was Besserem zu suchen.

[00:36:31] Und wenn ich jetzt irgendwo quasi ein Sonnenloch sehe und alles zieht zu oder da dreht ein Vogel, obwohl eigentlich da nichts sein kann, dann kann ich trotzdem hinfliegen. Und wenn ich einfach so einen strikten Plan habe, dann funktioniert das Ganze nicht. Und und so was zu sehen ist meiner Meinung nach einfach eher so ein Improvisationstalent, die die Gabe zu beobachten und und einfach gelassen zu sein.

[00:37:03] **Lucian Haas:** Wie behält man sowas im Wettbewerb bei? Ich könnte mir ja vorstellen, auch X-Alps, dann vielleicht guckt man zwischendurch mal aufs Live-Tracking oder man macht halt Pause mit seinen Supportern und dann

guckt man zusammen. Wo stehen die anderen? Und sonst was sieht dann Ah, ich bin schon wieder zurückgefallen oder sonst. Wie viel Druck baut sich da auf, dass man auch diesen Mindset vielleicht verliert, dass man diese Offenheit verliert, da wirklich sich auf die Situation so einzulassen, dass man wirklich schnell vorankommt?

[00:37:28] **Markus Anders:** Ja, extrem viel. Also bei den ersten X-Alps bin ich da voll reingerannt. Ich war irgendwann sehr erschöpft. Mit dem Erschöpfungszustand wird man natürlich dann auch anfälliger. Man ist mental nicht mehr so fit, man steht nicht mehr über dem Ganzen. Und dann, dann geht es irgendwann nur noch in eine Richtung. Und also ich habe da wirklich so so nach sieben, acht Tagen so einen Tunnel entwickelt und dann ging es auch nicht mehr so wirklich gut weiter bei mir. Ich habe dahingehend. Das ganze schön versucht zu analysieren und mit vielen drüber gesprochen und auch versucht, mich mental da einfach stärker zu machen. Zum Beispiel habe ich meinen Supportern gesagt Hey, schaut, schaut ruhig in das Live-Tracking.

[00:38:19] So aus taktischer Überlegung. Wann geht vielleicht ein Team auf den Berg? Welche Routenoptionen wählen die? Aber sagt mir bitte nicht, wie fit da wir sind und versucht bitte das auch auszublenden, weil bei den X-Alps ist es extrem wichtig, gut überlegte Entscheidungen zu treffen und keine Fehler zu machen. Und wenn jemand Erster ist oder wenn ich Erster bin, ich beziehe es mal auf mich, dann freue ich mich, dann kommen Emotionen ins Spiel und die Emotionen verleiten, dann sage ich mal, dazu Dinge zu tun, die vielleicht aus langfristiger Sicht, also bezogen auf die X-Alps, dann nicht mehr so so gut sind, dass ich vielleicht jetzt Push war.

[00:39:06] Ich bin Erster, ich gebe jetzt noch mehr Gas. Man kann ja nicht effizienter unterwegs sein, wenn man sich jetzt noch mehr Druck macht. Also bei mir funktioniert das nicht. Und deswegen habe ich immer versucht, mit gewissen Taktiken oder Fragen, auch Fragen, die ich mir selber gestellt habe, einfach mich immer wieder auf auf so ein Gelassenheitslevel runterzubringen, dass ich, dass ich quasi neben mir stehen kann und mich so einschätzen kann Hey, wie bin ich jetzt gerade unterwegs? Weil ich habe mich auch. Ich war ja am zweiten Tag an dem Home-Wendepunkt quasi sogar Erster. Und da fällt natürlich auf, dass wenn du erst an einem Signboard bist, wo du unterschreibst, dass du da als Erstes unterschreibst. Und da habe ich mich auch so verwischt, dass ich,

[00:39:53] dass ich sage ich mal, irgendwie schneller geworden bin. Und dann habe ich gemerkt Okay, ich schnaufe mir. Und dann habe ich mich gefragt Warum mache ich das jetzt gerade? Macht das Sinn? Eigentlich nicht und habe mich aktiv wieder gebremst. Und die Energie, so was zu tun, sage ich mal, die kann man am Anfang sehr gut aufbringen. Aber mit dem fortlaufenden Rennen und weil die X-Alps so lang gehen, ist es dann zum Ende sehr schwierig.

[00:40:20] **Lucian Haas:** War eigentlich dein Weg zu diesen X-Alps? Du hast ja 2015, haben wir gesagt, hast du den A-Schein erst gemacht. 2019 hast du schon an den X-Alps teilgenommen. Also vier Jahre später war dieser Weg zu den X-Alps. Hast du dich in irgendeiner Weise geplant oder ja, die Idee stand das schon von Anfang an fest und du hast wirklich auch deine fliegerische Laufbahn dahin ausgerichtet oder war das letztendlich Zufall, dass du da gelandet bist?

[00:40:47] **Markus Anders:** Ja, es ist relativ witzig. Also ich habe in Stuttgart studiert und hatte einen Mitbewohner, der hat sogar vor mir im Gleitschirmfliegen angefangen. Und er hat mir irgendwann mal was von den X-Alps erzählt. Und ich habe das Ganze überhaupt gar nicht glauben können, dass da Leute mit einem zehn Kilo Rucksack zehn Tage am Stück hier 40, 50, 60 Kilometer laufen und dann noch irgendwie 3000 Höhenmeter machen pro Tag. Und ich war da schon relativ sportlich, aber bin, sage ich mal, vielleicht auf einer Wanderung irgendwo 30 Kilometer gelaufen und dann war ich komplett kaputt. Halt auf einer Bergtour mit schwerem Schuh und so weiter und so fort. Aber ich habe tatsächlich damals nie mit dem Gedanken gespielt gehabt, irgendwie mal bei den X-Alps mitzumachen.

[00:41:37] Wo mein Mitbewohner mit dem Fliegen angefangen hat, hat es mich auch gar nicht so gepackt. Erst auf einer Hochtour quasi habe ich mal live erlebt, so hey, da ist jetzt von einem Viertausender gerade mit einem Gleitschirm runtergefliegen, dass das doch irgendwie ganz cool ist. Irgendwie hat sich das Ganze so ein bisschen entwickelt. Also ich bin mehr oder weniger per Zufall und Eigenmotivation ins Streckenfliegen reingekommen. Ich habe ein Fluggebiet gehabt, das war 15 Kilometer von meinem Wohnort entfernt und irgendwann habe ich mir halt gedacht, ja, ich kann doch von dem Fluggebiet heimfliegen. Ich muss ja nicht die ganze Zeit im Fluggebiet fliegen. Und das habe ich ein paar Mal probiert und bin sehr oft abgehockt und irgendwann habe ich es geschafft. Und dann sage ich okay, cool, ich kann mir quasi ein Ziel setzen und kann quasi dann auch versuchen, dahin zu fliegen.

[00:42:26] Und dann habe ich es von einem weiter entfernten Fluggebiet probiert und auch geschafft. Und dann bin ich irgendwie so schrittweise in das Streckenfliegen reingekommen. Und 2016 habe ich dann meinen ersten Hike and Fly Wettbewerb mal gemacht. Das war das Border Race in Levico. Und ich habe einfach mal mitgemacht, weil ich das spannend fand, 33 Stunden lang nur Hike and Fly zu machen. Und dann kommt irgendwann mal der Tag, wo man dann, sage ich mal, das Wetter anschauen kann und so ein bisschen sieht, okay, das Wetter ist eigentlich gar nicht so cool. Schaut für den ersten Mal, sieht am nächsten Tag irgendwie relativ gewittrig aus und irgendwann regnet es. Und der zweite Tag ist dann ganz schlecht.

[00:43:11] Und da fragt man sich natürlich, fahre ich da jetzt überhaupt hin und macht da mit? Man sucht sich halt in der Regel das Flugwetter aus. Und dann sind wir aber doch hingefahren, der Nico und ich.

[00:43:25] Und der Tag hat sich dann, der erste, doch relativ gut entwickelt. Und wir sind, also ich bin meinen fünften 100 Kilometer Flug da geflogen während dem Border Race an dem Tag, wo ich eigentlich gedacht habe, dass das gar nicht möglich ist, so weit zu fliegen. Wir sind dann von Levico über Feldtrip bis Peluno geflogen und noch ein Stück zurück. Und dann der zweite Tag war halt dann einfach irgendwie in 24 Stunden noch 100 Kilometer zurück zu laufen. So was langes habe ich nie trainiert gehabt. Und das waren dann irgendwie 105 Kilometer. Und ich hätte es auch zeitlich geschafft, aber nach 95 Kilometer habe ich mir einfach mein Fußgelenk steif gelaufen auf dem Asphalt. Aber da war ich trotzdem. Ich habe dann aufgegeben sozusagen oder bin nicht ins Goal gekommen.

[00:44:13] Aber ich habe irgendwie gemerkt, es ist einerseits voll cool und es sind nicht so guten Flugtagen versuchen, das Maximum rauszuholen oder fliegen zu gehen und das zu verwerten, was man kriegt. Und auf der anderen Seite sein Körper ein bisschen quasi auszutesten, die Limits zu ertesten und was, was kann ich eigentlich? Also mich hat es echt erstaunt, dass ich fast 100 Kilometer zu Fuß gehen kann, obwohl ich jetzt nicht trainiert habe auf sowas.

[00:44:43] Und mir hat das Ganze sehr viel Spaß gemacht. Und dann habe ich das Border Race 2017 noch mal gemacht. Da war ich sogar sehr gut dabei und da habe ich am Ende dann die Gesamtwertung sogar gewonnen. Und da habe ich natürlich dann gefragt so Boah, ich fliege ja noch gar nicht so lange. Wieso habe ich das jetzt gewonnen? Ist das? Ich habe Glück gehabt. 2018 habe ich dann weitere Hike & Fly Wettbewerbe gemacht und das lief halt einfach konstant gut, viele Wettbewerbe gewonnen, bei vielen echt sehr gute Platzierungen gehabt und mir hat es Spaß gemacht. Und dann haben Leute schon zu mir gesagt Boah, hey, so wie du hier die Hike & Fly Wettbewerbe da irgendwie gewinnst und Ergebnisse erzielst, mach bei den Xherps mit. Boah, ey, Xherps, das ist eine Nummer zu groß.

[00:45:28] Und dann 2018 nach dem Ironfly habe ich mich aber echt mal dran geglaubt, eigentlich könnte ich mich echt bei Xherps mal bewerben, weil ich werde jetzt mein Studium bald abschließen. Und das ist eigentlich jetzt eine Möglichkeit. Und wenn ich genommen werde, dann kann ich das, dann kann ich das nutzen, weil da habe ich jetzt gerade viel Zeit. Und ich bewerbe mich mal. Und dann wurde ich genommen und ich habe mich natürlich riesig gefreut. Aber ich sage mal, am Anfang habe ich echt geglaubt, das ist irgendwie so ein bisschen Zufallsprodukt gewesen. Aber so im Ganzen. Ich war, ich war schon sehr viel am Fliegen, habe sehr viel Fortschritte gemacht, da ich einfach wirklich fast jede Woche am Fliegen war, auch über den Winter. Und da ist es dann gar nicht mehr so abwegig, nach vier Jahren die Xherps zu machen.

[00:46:16] Ich glaube, der Benoit Uther ist ja auch bei der ersten Xherps-Teilnahme gerade mal vier Jahre geflogen. Das

[00:46:23] **Lucian Haas:** heißt, es kommt hauptsächlich darauf an, viel fliegen, viel fliegen bei allen möglichen Wetterbedingungen, die noch halbwegs fliegbar sind, also nicht unsicher sind. Um dann wirklich, also das ist das, wo man halt einfach die Erfahrung und die Skills und so weiter entwickeln muss, damit man in solchen Wettbewerben bestehen kann.

[00:46:39] **Markus Anders:** Ja, nein, vor allem selbstständig halt die Entscheidung zu treffen, fliegen zu gehen. Also das ist, glaube ich, das, was mich am meisten weitergebracht hat, dass ich einfach selber von Anfang an ins Wetter geschaut habe. So hey, könnte es gut ausschauen zum Fliegen. Ich fahre mal hin. Dann war der Wind zu stark und irgendwann wusste ich halt selber, okay, das ist jetzt fein zum Sonnen. Das ist vielleicht nicht so fein. Das kann ich mir heute sparen. Und dann einfach, sage ich mal, sich weiterentwickeln.

[00:47:07] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, irgendwann wusste ich das dann selber. Auf diesem Weg dorthin, wie viele schlechte Erfahrungen hast du da gemacht? Oder war das dann, wie es so häufig so heißt, man hat halt sieben Leben und gerade als Anfänger, dann verbraucht man halt sechs mindestens davon, weil man doch viele Situationen, die man noch überhaupt nicht versteht, irgendwie durchsteht und am Ende glücklich dann unten steht und weiß, okay, da sollte ich vielleicht nicht mehr mehr fliegen gehen oder so weiter.

[00:47:33] **Markus Anders:** Eigentlich, eigentlich gar nicht so viele. Also ich meine, Neuseeland war definitiv eine Geschichte mit dem, mit dem orientierungslos in der Suppe rumfliegen. Aber beim, beim normalen Gleitschirmfliegen sonst hatte ich, hatte ich jetzt keine so vielen Aha-Erlebnisse. Aber ich habe irgendwann angefangen, das Ganze zu reflektieren, weil ich meine, man kriegt dann früher oder später schon mal was mit. Man weiß nicht über, über Unfälle und macht man sich natürlich auch Gedanken so boah, ja gut, ich meine, wenn was passiert, fliegt man halt vom Himmel. Und am Anfang, am Anfang, sage ich mal, hat man irgendwie so ein bisschen das Gefühl der Unsterblichkeit und über die Erfahrung raus,

[00:48:20] da, da reflektiert man mehr. Und mittlerweile reflektiere ich eigentlich fast jeden Flug, den ich mache. Also jetzt einen Abgleiter nicht unbedingt. Es sind schöne Erlebnisse, aber wenn ich, wenn ich, sage ich mal, Streckenflüge mache oder, oder Wettbewerbe oder bei, bei Bedingungen fliege, wo ich dann einfach sage, ja, okay, das war jetzt schon grenzwertig. Da mache ich mir sehr viel Gedanken über die Flüge, weil ich einfach, also für mich steht Spaß und Freude und das Erlebnis im Vordergrund. Und ich sage mal, wenn ich das Ganze jetzt auf die X-Alps beziehe, mehr Risiko hätte mich bei den X-Alps absolut nicht weitergebracht. Im Gegenteil, wahrscheinlich hätte ich mir, hätte ich mich vielleicht früher verletzt oder sowas. Aber ich hatte 2020 ein doch, sage ich mal, prägenderes Aha-Erlebnis.

[00:49:10] Es war eigentlich gar, gar kein so ein schwieriger Tag. Ein bisschen windig beim Border Race am Hochschwab. Da bin ich als Zweiter gestartet von der Messnerin. Und es hat also von den Bedingungen her schon einen guten Wind gehabt. So 20, in Böen vielleicht 25 km/h. Ziemlich abgeschattet. Wenig Thermik. Und der Simon Oberaner ist vor mir raus gestartet und der hat sogar dann noch kurz nach dem Start die Bremsen losgelassen, um quasi den Beinsack hoch zu holen, dass er einsteigen kann. Und ich habe dann auch meinen Schirm aufgezoogen, bisschen über mir gehandelt und der war richtig schön laminar angeströmt, stand schön da, keine Turbulenzen. Und dann bin ich raus gestartet und zwei Sekunden später einfach wie so eine,

[00:49:58] so eine unsichtbare Faust hat es mich hochgerissen und ich habe links und rechts ziemlich großen Klapper gekriegt und bin dann rückwärts geflogen. Wegen dem erhöhten Widerstand hat extreme sinken. Habe erst mal nach unten geschaut. Okay, ich fliege einigermaßen stabil. Ich stütze jetzt ab und dann habe ich halt quasi auch reflexartig schon versucht, den Schirm wieder aufzupumpen. Aber die Höhe war halt nicht, nicht sehr hoch. Und dann bin ich doch ein bisschen unsanft in einer Felswand gelandet und habe mir

[00:50:31] die Hände über die Hände gebrüllt und Bänder überdehnt, also es relativ unklümpflich ausgegangen. Aber da habe ich mir halt dann einfach gedacht, weil ab und zu verwische ich mich auch selber, dass ich nach dem Start dann irgendwie ein bisschen, ja, vielleicht kurz mal zum Beinsack greife oder solche Geschichten mache. Und hätte ich das in dem Fall gemacht, dann wäre ich wahrscheinlich ziemlich, ziemlich hart eingebombt. Oder ich habe, da gibt es sogar ein Video davon, aber nicht online. Ich habe mir das relativ lange angeschaut und überlegt und eigentlich habe ich alles alles richtig gemacht. Aber manchmal passieren einfach Dinge, die, die man nicht auf dem Radar hat, die nicht berechenbar sind. Weil da, da ist einfach eine sehr starke, enge, kleine Thermik abgerissen. Kurz nachdem ich quasi gestartet bin oder die Startentscheidung getroffen habe.

[00:51:19] Und da fängt man natürlich schon so ein bisschen an, über so Sachen zu mehr zu grübeln. Wenn

[00:51:28] **Lucian Haas:** du jetzt sagst, du reflektierst dann immer solche Flügel. Was heißt für dich dann reflektieren von dem Ergebnis her? Schreibst du dir dazu was auf oder machst du dir dafür quasi Merksätze? Starte nicht mehr bei solchen Bedingungen, wo Wind XY, steiler Hang vor dir oder was auch immer da herrscht? Oder ist das nur etwas, wo du sagst, ich reflektiere das so weit, dass ich das in irgendeiner Weise in mein Bauchgefühl mit aufnehme und beim nächsten Mal, wenn ich in so eine Situation käme, dann mein Bauch entsprechend grummelt und mir dann sagt irgendwas. Ich weiß, ich kann es noch nicht mal genau sagen, was, aber ich gehe vielleicht lieber woanders hin.

[00:52:04] **Markus Anders:** Es ist eigentlich eine sehr gute Frage. Also zuerst, ich gehe in der Regel her und analysiere dann den Flug. Ich schaue mir den Track nochmal an. Ich spiele das Ganze nochmal so ein bisschen im Kopf durch. Wie habe ich es wahrgenommen? Wie habe ich es quasi erlebt? Bei Wettbewerben vergleiche ich das dann mit anderen, natürlich mit anderen Flügen. Was habe ich gut gemacht? Was habe ich schlecht gemacht? Welche Situation hätte ich vermeiden können? Welche war jetzt wirklich brenzlig? Warum war das so? Und sowas prägt sicher durchaus das Bauchgefühl ein bisschen, weil weil ich im Zweifel, wenn ich jetzt nicht mehr weiter weiß, dann

[00:52:51] verlasse ich mich schon sehr oft auch auf mein Bauchgefühl beim Fliegen.

[00:52:57] **Lucian Haas:** Wie ist es eigentlich? Ich meine, du machst jetzt so viel Hike and Fly mit Wettbewerben und X-Alps und halbes Jahr darauf vorbereiten und sonst was alles. Würdest du dich selbst jetzt eigentlich schon mittlerweile als Hike and Fly Profi bezeichnen?

[00:53:14] **Markus Anders:** Mittlerweile würde ich sogar fast sagen ja, aber ich meine, ich denke, wir alle sind uns da einig. Das Ganze ist ein Nischensport. Und selbst wenn du da Profi bist, dann bist halt einer von

[00:53:32] den besten, sage ich jetzt mal nicht, weil es braucht so ein bisschen einen eigenen Schlag, um bei den X-Alps mitzumachen, da kommt es ja auch viele Sachen drauf an. Ich würde mich aber tatsächlich eigentlich nicht als, ja, also auf Social Media schreibe ich es rein, aber ich würde mich jetzt nicht hier als Weltelite bezeichnen, weil letztendlich, sage ich mal, in einem Nischensport kannst du, hast du noch die Möglichkeit, relativ schnell oder mit viel Talent und Übung ein sehr hohes Level zu erreichen. Ich sehe das vor allem bei vielen jungen Piloten, die halt auch wirklich fast jeden Tag am Fliegen sind hier, die in ein, zwei Jahren so eine rasante Entwicklung hinlegen, sei mal dahingestellt, ob das gut ist.

[00:54:23] Wenn ich, wenn ich mir selbst einen Tipp geben dürfte, würde ich sagen Hey, mach das Ganze einfach ein bisschen langsamer, weil ich habe auch nach zwei Jahren eigentlich fast meinen, also nicht 200er, aber 199er Dreieck geflogen. Und das, was das Ganze eigentlich ausmacht, ist, ist das Erlebnis, die Freude, der Spaß und Fliegen ist einfach ein super geniales, cooles, schönes Hobby. Und ich bin selber mal so ein bisschen in die Schiene reingerutscht, wo ich, wo ich angefangen habe, für Punkte zu fliegen. Also man lädt dann im DAV XC seine Flüge hoch. Und dann, dann, dann, dann ist das so ein schleichender Prozess, wo man dann auf einmal irgendwie sagt, boah, ja, jetzt, boah, ich wollte eigentlich 250 fliegen, aber hab nur 244 gemacht.

[00:55:12] Aber der Flug ist ja trotzdem saugeil und sauschön. Und ich bin froh, dass ich da relativ schnell auch wieder runtergekommen bin und einfach sagen kann Hey, wenn ich mal morgens in der Früh auf den Berg gehe vor der Arbeit und zum Sonnenaufgang runterfliege oder nach der Arbeit oder in der Mittagspause einfach nur ein Gleitflug. Das ist auch sauschön und saugeil. Du bist

[00:55:32] **Lucian Haas:** ja sogar deutscher Meister im Streckenfliegen beim DAV XC geworden in der Gesamtwertung. War das das Jahr, wo du sagst, da warst du so Punkte geil oder wie man es bezeichnen will?

[00:55:42] **Markus Anders:** Nee, gar nicht. Tatsächlich waren das einfach nur Trainingsflüge für die X-Alps. Ich wollte einfach viel Flugstunden sammeln unter meinem Schirm und habe jeden Flugtag einfach ausgenutzt, um so gut wie es geht einfach für die X-Alps vorbereitet zu sein. Weil für die X-Alps viele fragen immer wie viel trainierst für die für die X-Alps und das Training, das Fitnesstraining allein ist ja ist ja nur ein Punkt, quasi eine Säule auf dem ganzen Konstrukt. Und dann sage ich halt Na gut, ich trainiere da zwischen 10 und 14 Stunden pro Woche. Effektiv. Außenrum ist es ja natürlich dann noch ein bisschen mehr. Aber Fliegen gehört ja genauso zum Trainieren, dann ein Team aufbauen, Teambuilding Maßnahmen machen.

[00:56:31] Ich bin sogar so weit hergegangen jetzt für die X-Alps heuer. Ich habe quasi im Januar 2020 angefangen, mein Team aufzustellen und wirklich schon Planung zu machen, weil ein halbes Jahr langt einfach nicht.

[00:56:45] **Lucian Haas:** Das heißt, du hast letzten Endes anderthalb Jahre Vorbereitung auf diesen Wettbewerb quasi gehabt?

[00:56:50] **Markus Anders:** Ja, definitiv.

[00:56:54] **Lucian Haas:** Ist das nicht auch, wenn man so viel seines Lebens auf einen so einen Wettbewerb ausrichtet, ist das nicht auch irgendwo eine Last?

[00:57:03] **Markus Anders:** Ich habe mir das schon schon auch anhören müssen. Also der der Gemütszustand verändert sich bis zum Tag X, wenn es wirklich dann losgeht, schon schon extrem. Man wird immer, sage ich mal,

[00:57:16] angespannter, man ist schnell gereizt, es wird immer stressiger. Aber also das Ganze macht mir brutal viel Spaß. Ich mache gern Sport, ich gehe gern fliegen. Natürlich ist das eine oder andere mal wirklich nur eine reine, stupide Trainingseinheit oder das eine ist nur ein Flug. Den mache ich halt jetzt quasi aus Trainingssicht. Ich übe Toplanden oder fliege halt denselben Flug, aber versuchen halt irgendwie einfach nur schneller oder effizienter zu machen. Was mir da halt extrem hilft, ist dann einfach irgendwie so Ziele zu setzen, dass ich das nicht einfach nur mache, sondern dass ich halt irgendwie einen Anreiz habe, aber ich mache das brutal gern. Und deswegen habe ich auch für mich gesagt, dass

[00:58:01] ich habe eigentlich jetzt schon gesagt, ich komme mit mich eigentlich fast schon wieder für X-Labs 23, obwohl ich nicht mal weiß, ob ich noch mal mitmachen darf. Wenn man

[00:58:08] **Lucian Haas:** solche Rennen von außen betrachtet, wahrscheinlich von innen auch, aber von außen vielleicht fällt das noch stärker auf, weil man es selber viele von diesen Manövern und Landemanövern und sonst was, was jeder macht, selber als Pilot niemals so vollziehen würde. Die Frage der Risikobereitschaft bei solchen Wettbewerben. Muss man da eigentlich einfach bereit sein, über bestimmte Grenzen gewissermaßen hinauszugehen, um überhaupt in eine Top Ten vordringen zu können, aber dafür auch quasi das Risiko einzugehen, ein bisschen seine Gesundheit aufs Spiel zu setzen?

[00:58:40] **Markus Anders:** Ich meine, vom Typ her bin ich schon jemand, der gern die Grenzen auslotet

[00:58:47] und sowas bringt einem, sage ich mal, am Anfang wahrscheinlich schon weiter. Aber langfristig gesehen ist es natürlich richtig, richtig dumm einfach, wenn man unnötig riskiert, und wenn ich jetzt auf die X-Alps schaue, dann also an keinem Tag oder in keiner Entscheidung hätte mich mehr Risiko irgendwie weitergebracht. Im Gegenteil bin ich sogar irgendwie ein bisschen am Grübeln, dass ich am am am neunten Tag war, das wo es doch eine sehr südföhnige oder Südföhnlage hatte am Mont Blanc auf der Südseite geflogen bin, weil ich meine, man hat wirklich die Wolken gesehen, wie die über den Pass drüber drücken und ich bin dann trotzdem in die Luft gegangen.

[00:59:35] Und mir war klar, dass ich da fliegerisch nicht drüber kommen und irgendwo davor landen muss. Und da habe ich eine nicht so ganz also eine gut gegangene Landung auf jeden Fall gemacht in einem Schneefeld, was relativ steil war, aber ich bin so im Landeanflug mit acht Meter auf den Hang zugeflogen, acht Meter sinken, weil ich einfach, in einem Lee von 50, 45, 50 km Wind war.

[01:00:04] **Lucian Haas:** Wie viel von solchen riskanten Flügen geschehen auch aus einer Art Trotz heraus?

[01:00:14] Aus Trotz? Ja, wo er sagt, ja, das ist Scheiß, Scheiß auf das Wetter. Ich muss jetzt hier irgendwie weiterkommen. Und also man sagt ja auch, man trotzt dann dem Wetter. Aber das ist ja hat ja so das eine, das dem Wetter widerstehen, aber das andere auch wirklich so einen gewissen Trotz zu haben, wo du sagst Eigentlich hätte ich da nicht fliegen sollen. Aber man macht es dann trotzdem.

[01:00:39] **Markus Anders:** Ja, also es sieht vielleicht so aus, dass das das, dass das so ein bisschen in die Richtung geht. Aber ich sage mal, über die Jahre, über die Erfahrung, über auch Erfahrungen, die jetzt vielleicht oder Entscheidungen, die nicht so gut waren, mal hier im Regen fliegen, das heißt ja, man soll so was nicht machen. Es ist auch, es ist auch, man soll es auch nicht machen. Es gibt ja auch gute Gründe, das nicht zu machen. Aber ich probiere zum Beispiel so was vorab aus und weiß halt, dass ein neuer Schirm jetzt vielleicht nicht so gut im Regen fliegt, wie jetzt ein bisschen gebrauchterer Schirm oder weiß, will einfach wissen, wie mein Schirm im Regen fliegt, weil ich bin mir sicher, dass ich das bei so einem Wettbewerb auch unter Umständen machen werde, dass ich mir da einfach sicher sein kann, nicht in dem Wettbewerb unbedingt meine Grenzen auszureizen, sondern ich definiere vorher meine Grenzen.

[01:01:36] Ich meine, die Motivation, zumindest meine Motivation bei den Xherps war, also meine Motivation, Hauptmotivation war, ich kriege eine Aufgabe, quasi den Kurs zu absolvieren und das Ziel zu erreichen. Wenn das

Wetter das einfach nicht zulässt, zu fliegen, dann mache ich es nicht. Und ich kann das für mich selber relativ gut einschätzen. Aber ich war jetzt nicht,

[01:02:02] ich habe mir Videos angeschaut, wo, wo die am Fernpass der Aron quasi gelandet ist. Und da hat es ja, da hat es ja ordentlich drüber geblasen. Und die sind mit 100, 110 km/h über den Fernpass geflogen. Ich habe für mich gesagt, ich bin ehrlich gesagt froh, dass ich da nicht bei denen war, weil vielleicht hätte man da so eine Trotzenscheidung getroffen. Das weiß ich jetzt nicht. Weil es machen ja welche und so, ja, okay, das Wetter, aber irgendwie und keine Ahnung, schwierig zu sagen. Aber ich habe jetzt für mich eigentlich noch keine so eine Entscheidung getroffen, wo ich einfach sage, ach, jetzt fuck it, ich hau mich einfach raus.

[01:02:48] **Lucian Haas:** Wenn man jetzt von außen auch guckt und man sieht, du sagst selber, ja, es gibt lauter Bedingungen, da seid ihr geflogen bei den X-Alps, wo man eigentlich sagt, da sollte man nicht fliegen, also fliegen in Regen, fliegen bei Föhn, starten bei Starkwind, also sehr starken Wind und so weiter. Inwiefern, inwiefern, würdest du sagen, haben die X-Alps da vielleicht auch in gewissermaßen, so erfolgreich sie auch sind, eigentlich eine schlechte Vorbildfunktion für so Orthonormalpiloten?

[01:03:17] **Markus Anders:** Ja, ich meine, ich habe nach dem, nach den X-Alps, gerade wegen meiner Tätigkeit bei Skywalk auch mit dem Robin Fries, der AV-Geschäftsführer, zu tun gehabt. Und er hat mich auch gefragt, wie habe ich denn eigentlich das bei den X-Alps gesehen? Weil hier Regenflug, Blindflug, die starten in den Nebel rein, es wird auf der Straße gelandet und so weiter und so fort. Und so wie das ganze medial aufgebauscht wird oder halt auch Reichweite hat, gibt es natürlich viele Leute, die sich das anschauen und die dann auch vielleicht sagen, boah, ja, ich will vielleicht auch mal X-Alps mitmachen und ich, ich muss jetzt auch auf der Straße landen

[01:04:00] oder bei Regen fliegen und so weiter. Aber die Sichtweise ist dann schon ein bisschen naiv, weil man muss sich einfach immer irgendwie so ein bisschen bewusst sein, für was tut man das Ganze? Für sich selber. Und ich meine, selbst wenn du die X-Alps gewinnst, das Preisgeld ist nicht hoch und davon leben kannst du sowieso nicht. Also die Ausgaben im Best Case ist, wenn du jetzt keine Sponsorengelder hast, dass du vielleicht deine Ausgaben während dem Rennen, quasi gerade wieder deckst, dann geht es ja darum, dass, dass man das Rennen für sich macht und ein Erlebnis hat, ein Abenteuer.

[01:04:46] Natürlich riskiert man auch, aber die Entscheidungen, die sind eigentlich schon sehr gut abgewägt. Und ich denke, dass die Race Orga da auch sehr danach schaut, dass sie Kandidaten aussucht, die das können. Worst Case wäre ja für so ein Rennen, dass wirklich mal ein schlimmerer Unfall passiert.

[01:05:05] **Lucian Haas:** Lass uns mal das Thema X-Alps beiseite lassen und zum Ende noch mal ein anderes Thema anschneiden, was du gerade selber schon als Stichwort genannt hast, neben deinem, ich sag mal, Profi-Dasein als Hike-and-Fly-Sportler, hast du gesagt, du arbeitest bei Skywalk. Was machst du da eigentlich?

[01:05:23] **Markus Anders:** Ich arbeite seit 2019 bei Skywalk. Ich habe erst mal angefangen, weil 2019 kam ja dann die erste X-Alps-Teilnahme in der Werkstatt zu arbeiten, relativ flexibel. Mit 50 Prozent, dass ich mich einfach wirklich sehr gut auf die X-Alps vorbereiten kann. Ich habe eine Arbeit, wo ich natürlich ein bisschen was verdiene, aber alles mehr oder weniger auf die X-Alps auslegen kann. Aber ich habe Luft - und Raumfahrt-Technik studiert und in der Werkstatt bin ich halt auf Dauer nicht glücklich geworden und nach den X-Alps habe ich dann eine neue Challenge gesucht und bei uns ist der E-Walk wieder hochgekommen. Seit 2018 wurde die Entwicklung wieder mehr betrieben und das war jetzt vom technischen Stand so weit, dass man gesagt hat, ey, wir brauchen jetzt ein Kurzzeug.

[01:06:16] Wir brauchen jemanden bei Skywalk, der das Projekt leitet und auch testet. Und ich bin dann mal den alten E-Walk-Probe geflogen und ich fand eigentlich die Idee dahinter sehr cool und dann Anfang 2020 habe ich quasi die Projektleitung und die Kurzzeug-Entwicklung bei Skywalk für den E-Walk übernommen.

[01:06:41] **Lucian Haas:** Jetzt erkläre ich es mal nochmal. Es gibt vielleicht einige Hörer, die das nicht wissen und nicht zuordnen können. Was ist der E-Walk?

[01:06:48] **Markus Anders:** Der E-Walk ist quasi eine elektrische Aufstiegshilfe. Ein Kurzzeug mit integriertem Motor, Klapppropeller, um in der Ebene zu starten und dann quasi so Windenschleppersatz als Windenschleppersatz mit

dem Elektromotor aufzusteigen für den einen Aufstieg und dann schaltet man das Ganze aus und fliegt thermisch oder fliegt dynamisch an irgendeiner Kante. Man kann ja dann da hinfliegen oder gleitet einfach nur ab. Und das Ganze ist vom Konzept her einfach nicht so gedacht wie ein Paramotor, der ja für den Dauerflug ausgelegt ist, sondern die Kapazität des Ganzen ist elektrisch von den Akkus ist so dimensioniert, dass man einen Aufstieg machen kann und noch ein bisschen Reserve hat.

[01:07:42] Mit unserem aktuellen kommt man 650 Meter hoch und kann dann noch, je nachdem, wie schnell man die Höhenmeter oder die 650 Meter erreicht hat, noch ein bisschen auf der Höhe Thermik suchen. Fünf bis zehn Minuten. Und das Ganze ist einfach Freiflug optimiert. Und der Aufstieg ist Mittel zum Zweck. Also eine elektrische Aufstiegshilfe für Gleitschirme.

[01:08:04] **Lucian Haas:** Nun muss man aber dazu wissen, dieser E-Walk, ich glaube, ich habe die erste Version, den ihr damals gemacht habt. Das war schon vor zehn Jahren oder vor über zehn Jahren. Genau, wo der erste entwickelt wurde. Und damals gab es auch wirklich ein Programm, wo auch das Luftfahrtbundesamt und der DAV und so weiter gesagt haben Okay, wir wollen so ein Erprobungsprogramm machen, ob wir wirklich diese E-Aufstiegshilfe, also das zum thermischen Fliegen hochkommen mit einem elektrischen Schub einfach als zusätzliche Startart in irgendeiner Weise machen können, dass man dafür dann auch keinen Motorschirmschein machen muss. Und jetzt seid ihr wieder da dran. Zwischendurch lag das Programm bei euch so ein bisschen auf Eis, auch weil die Akkus zu teuer waren und sonst was, dann habt ihr das 2018 jetzt wieder aufgegriffen.

[01:08:49] Wie sieht es denn jetzt damit aus? Kommt diese elektrische Aufstiegshilfe?

[01:08:54] **Markus Anders:** Ja, also tatsächlich ist es so für Hängegleiter. Es gibt ja ein zugelassenes Gerät, wo ich in das Projekt eingestiegen bin. Habe ich auch gedacht, für Gleitschirme würde es das dann auch geben, aber wir hatten dann eine Vorführung beim DAV, wo vom Luftfahrtbundesamt dann eine frische Person da war. Weil damals vor zehn Jahren waren es halt andere Leute. Letztendlich ist dann doch die Entscheidung so gefallen. Die Unterscheidung zu einem Paramotor ist geringer wie zu einem normalen Gleitschirm. Deswegen wird das Ganze nicht als E-Startart quasi zugelassen werden können.

[01:09:39] Das muss über ein Ultraleicht laufen. Und das ändert natürlich mal so ein bisschen, sag ich mal, die Spielkarten, weil man bewegt sich jetzt nicht in der Gleitschirm-Szene und bringt eine neue Startart auf den Markt, sondern man geht jetzt in die UL-Sparte und definiert halt ein gesondertes UL als E-Aufstiegshilfe. Wir haben dahingehend natürlich das Projekt neu bewertet, weil es haben sich ja doch deutlich die Rahmenbedingungen geändert. Die letztendlich 2010-11 definierten Kriterien für eine E-Aufstiegshilfe sind ja so sozusagen dann eigentlich auch irrelevant und nicht mehr gültig für uns, weil wir sind ja trotzdem UL.

[01:10:30] Wir haben aber jetzt gesagt, selbst bei den ULs gibt es halt einfach nur die die oder viele Rucksackmotoren, die für den Dauerbetrieb ausgelegt sind. Und du hast ein starres Konstrukt, du sitzt relativ aufrecht. So eine E-Aufstiegshilfe hat definitiv noch eine Daseinsberechtigung. Wir sind noch relativ weit mit der Entwicklung. Unser B-Muster jetzt, mit dem sind wir schon echt fleißig am Fliegen. Und wir wollen das weiter führen und abschließen und auf den Markt bringen. Das

[01:11:04] **Lucian Haas:** heißt, es wird einen E-Walk geben, der auch so heißt und der soll dann schon im nächsten Jahr oder wann soll er auf den Markt kommen?

[01:11:12] **Markus Anders:** Wir sind aktuell sogar gerade dran an einer Landingpage, wo wir Bild - und Videomaterial dann auch preisgeben werden von dem aktuellen Prototyp. Also was heißt Prototyp? Es ist schon ein weit gereiftes Produkt, weil wir jetzt schon über drei Jahre wieder am entwickeln sind. Konkret werden wir im Mai 2022 dann weitere Geräte aufbauen und demnächst dann über die Landingpage auch quasi eine Umfrage schalten, wo man sich dann auch proaktiv einbringen kann und dann quasi sich sozusagen auch als Testkandidat bewerben kann.

[01:12:00] Dass wir von dem internen Testing in ein weiteren Testkreis oder in eine weitere Testphase gehen. Danach werden wir dann das Ganze zusammentragen und eine Serie machen. Also ob das dann Ende 2022 oder Anfang 2023 ist, das kann man jetzt nicht sagen. Es ist ja aktuell auch so, dass mit der Pandemie ein Haufen Lieferengpässe sind. Gerade bei Zellen ist es extrem schwankend, was den Preis angeht. Die Preise sind durch die Decke gegangen, die

Verfügbarkeit ist ein Thema. Und das ist ja auch allein schon bei den kleinen Schirmbestandteilen so. Und deswegen aktuell planen wir damit.

[01:12:46] Ob es dann letztendlich so wird, kann man nicht sagen. Schwierige Situation gerade.

[01:12:50] **Lucian Haas:** Wie passt das denn eigentlich zusammen, dass jemand wie du, der so auf Freifliegen und Hike and Fly und sonst was ausgerichtet ist, auf der anderen Seite im Grunde einen

[01:13:02] Motorschirmantrieb entwickelt?

[01:13:05] **Markus Anders:** Ja, tatsächlich fand ich die Aspekte, die ich bei meinem Studium gelernt habe. Ich habe mich auf Leichtbau, Flugzeugbau und gerade solche Geschichten weitergebildet und spezialisiert. Ich fand das einfach ein sehr cooles Flugobjekt, ein Fluggerät. Einerseits von dem Arbeitsumfeld dann wirklich auch das Ding mitzugestalten, mitzuentwerfen, das Gurtzeug zu entwickeln, das Ganze auch zu testen. Also ich bin auch Testpilot. Mit Arne Wehrlin zusammen sind wir eigentlich wie zwei Personen und der Armin Harich ab und zu, die mit dem neuen Evoque eigentlich die meiste Zeit am Fliegen sind. Ist das schon sehr cool und das taugt mir. Also es ist Engineering und ich meine, ich bin Ingenieur.

[01:13:54] Ich bin zwar Hike and Fly Athlet und ich renne auch gerne einen Berg hoch und ich mache das auch nach wie vor. Aber man hat durch den Evoque quasi die Möglichkeit, auch in die Luft zu kommen, ohne auf dem Berg zu rennen, was für die Ruhetage, Regeneration und so auch wieder sehr förderlich ist.

[01:14:14] **Lucian Haas:** Für welche Art von Pilot würdest du sagen, ist der Evoque vielleicht am ehesten interessant oder am meisten? Für

[01:14:21] **Markus Anders:** die Flachlandpiloten auf jeden Fall, weil ich meine, in den Bergen haben wir die Berge, um in die Luft zu kommen. Im Flachland hast du Hügel. Ich bin früher sehr viel an der Schwäbischen Alb geflogen. Da war es meistens so, dass halt vor der Albkante waren wirklich schöne Wolken und Wolkenstraßen. An der Albkante hast du dann irgendwie wie so ein bisschen so eine Kompression gehabt, einen Düsen-Effekt. Und da war es meistens irgendwie so ein bisschen verrissen und undefiniert. Und auf der Alphochfläche waren dann wieder schöne Wolken und oft hat man die gar nicht erreicht.

[01:14:56] Und da ist man dann limitiert und man hat dann die Möglichkeit, per Windenschlepp in die Luft zu kommen. Oder halt mit einer Aufstiegshilfe. Nicht alle haben das Glück, in Bergnähe zu wohnen oder ein Fluggebiet, ein Hügel in der Nähe zu haben. Und die sind dann doch sehr aufs Autofahren oder sonstiges angewiesen. Und den wollen wir einfach ermöglichen, auch bei sich in der Gegend in die Luft zu kommen und vor allem auch recht sicher die Airtime zu haben. Weil ich meine, letztendlich kannst du den Schirm in die Windrichtung auslegen oder auch bei Nullwind starten, ist dann natürlich auch ein bisschen schwieriger, weil man mehr laufen muss. Aber wenn man die Technik dann hat, geht es auch ganz gut. Ich habe das auch lernen müssen.

[01:15:44] Und

[01:15:46] da ist man einfach, sage ich mal, freier und flexibler, um in die Luft zu kommen.

[01:15:51] **Lucian Haas:** Die Alternative, die ja auch so ein bisschen im Gespräch ist, ist vielleicht irgendwann mal Elektrowinden zu haben, die ferngesteuert sind, wo du dich auch selber quasi eine Art Selbstschlepp machen kannst und dich dann hochziehen kannst, wäre auch eine E-Aufstiegshilfe. Also nur mit dem Vorteil, der Motor bleibt im Grunde unten und du bist dann wirklich der Freiflieger am Ende oben, wenn du eine Thermik erwischt und mit der dann weiterfliegen kannst. Wenn du das beides so dir mal im Kopf vorstellst, was spricht aus deiner Sicht dann für einen E-Walk?

[01:16:21] **Markus Anders:** Den E-Walk, sage ich mal, den hast du, den hast du dabei. Man muss jetzt gut, die Winde ist natürlich dann auch am Auto fest und die kannst du zurücklassen. Aber ich sage mal blöd gesagt, das Auto, wo du den E-Walk transportierst, das schließt du ab und dann dann startest du mit dem Ding und gehst halt wirklich auch auf Strecke. Und das bietet viel Potenzial. Natürlich habe ich dann den Motor und die Akkus dabei. Wenn ich noch Restkapazität habe, kann ich theoretisch die auch nutzen, um vor der Landung dann noch mal irgendwo Richtung

Straße, Bahnhof zu fliegen zum Beispiel. Oder einfach ein starkes Sinkgebiet irgendwie ein bisschen zu kompensieren.

[01:17:10] Also man hat vielleicht noch so eine zweite oder dritte Chance, weil es ja durchaus möglich ist, mit 100, 200 Meter schon eine gute Thermik, einen Thermikeinstieg zu finden. Und mit einer Elektrowinde bist du halt lokal erst mal gebunden. Gut, du kannst die Elektrowinde dann wahrscheinlich auch ferngesteuert selber steuern. Das heißt, dass du quasi nicht auf einen Helfer angewiesen bist. Man hat halt mit dem E-Walk dann das Gewicht dabei. Das ist wieder die andere Sache. Aber das Ganze lässt sich in einen Rucksack verstauen. Ja, ein Kurzwerk mit Propeller, Akkus, Motor wiegt 25 Kilo. Ist auf jeden Fall akzeptabel.

[01:17:56] Ich denke, letztendlich wird es so eine Vorliebigeschichte sein.

[01:18:00] **Lucian Haas:** Lass uns abschließend noch einen ganz kurzen Ausblick auf deine Zukunft machen.

[01:18:06] Wie geht es weiter mit deiner Fliegerei? Du hast schon gesagt, du überlegst jetzt gerade, ob du dich bei den XP anmeldest. Das wäre im nächsten Sommer, die X-Alps 2023, hast du auch schon genannt. Das steht so halbwegs auf dem Programm. Wird es über Jahre hinaus bei dir jetzt mit Hike & Fly Wettbewerben weitergehen?

[01:18:24] **Markus Anders:** Also ich meine, lang, also für immer kann man sowas natürlich nicht machen. Das ist schon eine extreme Belastung für den Körper, so eine X-Alps. Momentan macht mir das noch extrem viel Spaß. Ich mache das, mache das sehr gern und investiere auch die viele Zeit in Training und das Fliegen. Und ich habe dahingehend eigentlich auch noch recht viele Projekte für mich vor. Da geht es weniger um Hike & Fly Wettbewerbe, sondern eher um so Biwak - Geschichten oder auch neue Länder zu bereisen mit dem Gleitschirm. Nächstes Jahr will ich ins Pamir-Gebirge für einen Biwak-Trip und dann vielleicht auch mal so eine Geschichte machen, wie ich in Indien gemacht habe, wo ich einfach das Gleitschirmfliegen mit dem Bergsteigen kombiniere und quasi der Gleitschirmmittel zum Zweck ist, also so als Transportmittel, um an einen Berg hinzukommen.

[01:19:19] Und ich bin jetzt 31 und ich sage ich mal, genieße das noch. Bin noch ungebunden und kann mich dahingehend noch ein bisschen ausleben. Aber langfristig gesehen werde ich das auf jeden Fall nicht, nicht vorhaft auf dem Niveau machen. Da bin ich auf jeden Fall mit Skywalk schon im Gespräch. Da gibt es genug Tätigkeiten, wo ich, wo ich dann auch, wenn ich mehr arbeite, weil ich arbeite jetzt Teilzeit, tätig werden kann. Was ich auch so ein bisschen angefangen habe, ist Seminare, Coachings zu geben mit Luftikus zusammen. Ist eigentlich auch ganz nett, wenn man anderen Leuten so ein bisschen helfen kann.

[01:20:06] Auch Erfolgserlebnisse zu haben, zusammen mit denen auf Strecke geht, denen Wissen weitergibt. Und da bin ich doch relativ breit aufgefächert. Natürlich spezialisiert auf das ganze Gleitschirmfliegen und langfristig will ich, will ich da definitiv bleiben. Aber das, das Athletensein ist auf jeden Fall begrenzt. Also irgendwann macht es halt der Körper nicht mehr her oder wenn man dann Wehwehchen hat, ist es auch irgendwann einfach nicht mehr gesund. Der

[01:20:33] **Lucian Haas:** Chrigel macht ja die X-Alps Akademie in der Schweiz und bildet da quasi den Schweizer High-Can-Fly-Nachwuchs aus. Könntest du dir sowas für dich, für Deutschland vorstellen?

[01:20:45] **Markus Anders:** Witzigerweise habe ich den Robin Friest auch mal darauf angesprochen, ob da vom DRV eine Förderung für High-Can-Fly oder sowas mal angesehen ist. Und mein Gedanke wäre fortführend dann gewesen, warum sind die Schweizer oder die Franzosen so gut? Die Schweizer, da steht halt einfach der Verband auch dahinter. Dann gibt es sowas wie die X-Alps Akademie, wo der Chrigel persönlich sein Wissen, Erfahrungen teilt und weitergibt und das Ganze doch schon sehr professionalisiert oder professionell auch gemacht wird. In Frankreich gibt es, gibt es ja quasi die Möglichkeit, in Internaten dann noch Gleitschirmfliegen zu machen, wo dann schon über Taktik und so weiter geschult wird.

[01:21:32] Also die Franzosen sind ja sehr stark im Wettbewerbsfliegen.

[01:21:36] Bei uns gibt es sowas nicht. Und ich meine High-Can-Fly ist ja momentan voll der Boom. Die meisten haben sich wahrscheinlich auch ein bisschen Pandemie geschuldet, eine Leichtausrüstung gekauft und gehen auf die Berge. Und es gibt auch immer mehr Nachwuchspiloten, die da Bock haben, Border Races zu machen, andere Wettbewerbe und vielleicht auch davon träumen, X-Alps mal zu machen. Da kann ich mir definitiv auch vorstellen, in die Richtung was zu machen. Jetzt

[01:22:06] **Lucian Haas:** verrate noch, was hat denn der Robin dazu gesagt?

[01:22:10] **Markus Anders:** Ich soll mal auf ihn zukommen.

[01:22:12] **Lucian Haas:** Okay, er hat es nicht sofort abgeschmettert.

[01:22:15] **Markus Anders:** Das ist ja zumindest schon mal etwas. Durch die Blume hat er mir aber schon ein bisschen gesagt, wie der DHV da so tickt. Und da muss man wahrscheinlich erst mal viel Überzeugungsarbeit leisten und auch Eigeninitiative bringen. Und um ehrlich zu sein, also ich kann mir sowas definitiv vorstellen, aber ich bin momentan zeitlich doch sehr begrenzt, weil ich sehr viel noch in das Athletensein reinstecke und eben nebenher, also ich bin nicht hauptberuflich Sportler, sondern wirklich bei Skywalk arbeite mit 75 Prozent.

[01:22:58] **Lucian Haas:** Okay, dann lassen wir das mal als mittel - oder langfristigen Ausblick so stehen. Vielleicht wird es irgendwann einmal eine von Markus Anders mitgetragene Hike and Fly Academy oder Weiterbildungsangebote und so weiter geben.

[01:23:12] **Markus Anders:** Wir können ja mal so fragen an die ganzen Zuhörer. Wer hätten da Interesse an sowas?

[01:23:19] **Lucian Haas:** Die sollen sich bei dir melden oder?

[01:23:22] **Markus Anders:** ja, oder einfach kommentieren unter dem Podcast. Ich meine, ja,

[01:23:29] **Lucian Haas:** das stimmt. Kann man mal ein paar Stimmen sammeln? Also Leute, wenn ihr das gehört habt, dann geht auf und hinterlasst da mal einen Kommentar, wie ihr oder wer Interesse hätte und wie und was. Mal sehen, was daraus dann als Ideen dann vielleicht entstehen können. Manchmal sind es ja einfach solche Initiativen, die dann auch durch Zufall sich dann irgendwie dann irgendwann so zurechtfinden, weil es dann sein soll, dass es sowas auch geben soll.

[01:23:55] Markus, vielleicht wirst du das irgendwann machen. Ich fände es klasse und danke dir aber erst mal jetzt für dieses Gespräch mit vielen Hintergründen zu deiner Hike and Fly Karriere und allen möglichen, was du da schon erlebt hast. Ja, danke dir für das ganze Erzählen.

[01:24:08] **Markus Anders:** Ja, sehr gerne. Ich hoffe, dass das eine oder andere Interessante für die ganzen Zuhörer dabei ist. Das auf jeden Fall.

[01:24:25] **Lucian Haas:** Das war die Folge Nummer 73 von Podz-Glitz mit Markus Anders im Gespräch mit Lucian Haas. In den Shownotes zu dieser Folge auf Looglides findest du noch eine Reihe von weiterführenden Links, unter anderem auch zum E-Walk Projekt.

[01:24:41] Der Gleitschirm-Blog Looglides steht im Netz und zwar unter looglides.blogspot.com. Looglides schreibt sich L U minus G L I D Z. Wenn du dich als Hörer von Podz-Glitz und Leser von Looglides von mir gut informiert oder auch gut unterhalten fühlst, dann gib doch etwas zurück, indem 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. Wenn du dich nicht entscheiden kannst, welche Summe angemessen wäre, dann kannst du dich gerne an folgendem wirklich unverbindlichen Vorschlag orientieren. Wie wäre es mit einem Euro pro Podcast-Folge und zwei Euro pro Lesemonat auf Looglides? Natürlich kannst du gerne erst ein paar Folgen hören oder über Monate hinweg Looglides lesen und dann einen gesammelten Förderbeitrag leisten.

[01:25:33] Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Looglides 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

Hike-and-Fly-Rennen are at the center of Markus Anders' life. This involves some risks. How does he deal with them?

Those who have followed the flying career of Markus Anders over the past years may be quite amazed. Markus has risen into the world elite of Hike-and-Fly in a relatively short time.

2017 – he had only just had his A-Schein and then also his B-Schein for two years – he won the overall ranking of the Bordairrace competition for the first time. One year later he repeated this success, and he also came third in the Salewa Ironfly.

That earned him participation in the Redbull X-Alps in 2019.

At the X-Alps 2021, he unfortunately dropped out injured after a failed landing while on track for a top-ten finish. Last November, he was then part of the exclusive group of top pilots invited to the first Hike-and-Fly competition of the United Arab Emirates.

This competition in Dubai and the desert had its own unique flair, which was also viewed critically by parts of the paragliding scene. For example, the pilots were allowed to take off from the roof of a 77-story skyscraper during the first task. Never before had a paraglider launched into the air from there.

How Markus experienced this world premiere, what thoughts went through his head, and why he took the risk despite feeling like a kind of guinea pig, he tells in this 73rd episode of Podz-Glitz.

But there is much more to the language: Markus talks about, among other things, formative experiences during a Hike-and-Fly-Trip in New Zealand; and how much the X-Alps and similar competitions shape his life today.

Towards the end, it is about a completely different topic: Since 2020, Markus has been leading the E-Walk project at Skywalk. This is a harness with an integrated electric motor as an ascent aid for thermal flight.

Recently, the German Luftfahrtbundesamt denied the approval of E-Aufstieg as a new start type for normal paragliding pilots. Whether and how it will proceed with the E-Walk now? I naturally also asked Markus this question.

If you enjoy this podcast, then you can support my work on it. You can find out how you can easily and without any obligation become a supporter on the Lu-Glitz website, specifically on the "Fördern" page:

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

Music for this episode:

Track: Anomalous Hedges | Artist: Mini Vandals

No Copyright Audio Library

Watch & Download: https://www.youtube.com/watch?v=5DXfB_Qtqoo

Links:

- Youtube channel: <https://www.youtube.com/channel/UC3sVo3UppulFtC99qHJ9Lpg>
- on Instagram: <https://www.instagram.com/irgendwie.anders90/?hl=de>
- Athlete page at Redbull X-Alps: <https://www.redbullxalps.com/athlete/markus-anders-1.html>
- E-Walk project: <https://e-walk.org/>
- on Instagram: <https://www.instagram.com/uaehikeandflychampionship/?hl=de>

- on Youtube: <https://www.youtube.com/channel/UCQacYrSG2GoM4PcerYBv6ow/videos>
- Bordairrace: <https://www.bordairrace.com/index.php/de/>

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/01/podz-glidz-73-gladiatoren.html>

Transcript

[00:00:03] **Markus Anders:** I really felt like the whole thing was more like a gladiatorial fight and that the entertainment and the show were actually the main focus. And with that thought, you can naturally wonder, well, you could almost be a guinea pig—you get very good athletes who know what they're doing and have them jump off that skyscraper.

[00:00:43] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast,

[00:00:46] **Markus Anders:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:50] **Lucian Haas:** Today with Markus Anders and Lucian Haas on the mic.

[00:00:59] Anyone who has followed Markus Anders' flying career over the past few years can certainly be a bit amazed. Markus rose to the world elite of Hike-and-Fly in a relatively short time. In 2017, having only had his A-license for about two years and then his B-license, he won the overall ranking of the Border-Race competition for the first time. He repeated this success a year later, and also came in third at the Salewa Ironfly. That earned him a spot in the Red Bull X-Alps in 2019. At the 2021 X-Alps, he unfortunately retired injured after a failed landing, while on track for a top-10 finish. Last November, he was part of the exclusive group of top pilots invited to the first Hike-and-Fly competition in the United Arab Emirates.

[00:01:49] This competition in Dubai and the desert had its own unique flair, which was viewed critically by some parts of the paragliding scene. For example, the pilots were allowed to take off from the roof of a 77-story skyscraper during the first task. Never before had a paraglider launched into the air from there.

[00:02:09] In this 73rd episode of Podz-Glidz, Markus talks about how he experienced this world premiere, what thoughts went through his head, and why he took the risk despite feeling like a bit of a guinea pig.

[00:02:25] But there's still a lot more to cover. Markus talks about formative experiences during a hike-and-fly trip in New Zealand and how much the X-Alps and similar competitions define his life today. Towards the end, it shifts to a completely different topic. Since 2020, Markus has been leading the E-Walk project at Skywalk. This is a harness with an integrated electric motor, designed as an ascent aid for thermal flying. Recently, the German Federal Aviation Office denied approval for E-ascent as a new start type for normal paraglider pilots. I naturally also asked Markus whether and how things will proceed with the E-Walk.

[00:03:08] If you enjoy this podcast, you can support my work. You can find out how to become a supporter easily and without any obligation on the Lu-Glidz website, specifically on the "Fördern" page.

[00:03:27] Markus, a quick question at the start. The Alps, the Himalayas, New Zealand, or the desert? Where would you most like to go flying again?

[00:03:38] **Markus Anders:** Well, choosing is no easy task because flying is so diverse. That's actually what makes it so exciting—you can go to the desert, the Himalayas, the lowlands, the mountains. But honestly, the most beautiful experience I've had so far was in New Zealand. Why? It was just, well, it was a very wild, remote, beautiful area. In some places on the South Island, you really only saw untouched nature. No roads, no paths, no power lines, no phone cables, nothing else. And it was wild, but not intimidating to fly in.

[00:04:24] So in the Himalayas, you have these very high, very high, high mountains, glaciers, glacier winds and so on. And you fly a bit more, let's say, tense there. In New Zealand, if I remember correctly, it was really beautiful flying in some parts. But we were also a bit lucky with the weather there. I think, because New Zealand is very, very changeable and prone to wind. If you don't catch good flying weather there, it's of course something else. But in terms of the

impressions, I just absolutely loved it.

[00:04:56] **Lucian Haas:** If I remember correctly, you were in New Zealand for, I think, three weeks and did a hike-and-fly tour there. When was that?

[00:05:03] **Markus Anders:** Exactly, I was in New Zealand for a backpacking trip with three buddies at the turn of the year in 2017 to 2018. In total, it was six weeks, and for three of those weeks, we did a backpacking trip. And our goal was to basically cross the Southern Alps on the South Island in New Zealand from south to north. Just by hike-and-fly.

[00:05:29] **Lucian Haas:** And is it really like that, with an island and these Southern Alps, that they're so wild and remote that you're actually out there away from civilization for almost three weeks?

[00:05:40] **Markus Anders:** Yes and no. I mean, when you plan something like this, you don't just fly there and see how it develops. We looked a bit, and there's the main chain, so the high mountains, which are a bit diverse. Yes, exactly. And it's also the case that you split off from the rest of the island on the west coast, and on the west side, the moist air builds up brutally. And you also get relatively a lot of rain; it's beautifully green. And in between, I'd say, there are indeed often valleys where you can get in, you can get there, but it's very difficult to reach on foot or by car. So the paraglider has...

[00:06:27] Yeah, exactly, the whole thing also allows you to go a bit off-road or, well, a bit beyond the infrastructure.

[00:06:38] **Lucian Haas:** And what is it about New Zealand in particular that excites you so much, that you say you found it one of the most beautiful? Is it precisely because it has this wilderness that you can still explore somewhat safely with a paraglider?

[00:06:52] **Markus Anders:** New Zealand is an island, it's seven, so the South Island.

[00:06:58] Seven hundred kilometers long and maybe 150, 200 kilometers wide at the widest point. And of course, you have the influence of the sea breeze there. We had a flight where we were in this corridor with really great thermal conditions, little wind, and you could just see the base over 3,000 meters, how the sea breeze was washing in from the west and east. And we were basically flying in the valleys, not just along ridges, but I think we had to do four or five valley crossings where we just had to fly over these seemingly endless valleys.

[00:07:44] And then these beautiful blue rivers meandered through, and it was just such untouched nature. It's stayed, I'd say, very impressively in my memories. And that's why it's been one of my highlights so far. If

[00:08:00] **Lucian Haas:** So you're saying that from both sides you could see the sea breeze washing in, and were you then sort of in a convergence zone in the middle where you were able to fly?

[00:08:11] **Markus Anders:** I suspect it was also a convergence zone. It was about 40 to 50 kilometers wide. We had really great climb rates, also in a good double-digit range. But it was a very good flight. It was just nice to fly, and I'm relatively sure that a convergence effect played a role there too.

[00:08:35] **Lucian Haas:** You did that New Zealand trip in 2017, 2018. If I remember correctly, you hadn't been flying for very long back then. I believe you only got your A-license in April 2015. So, after two years, you dared to go on a trip that actually requires quite a lot of skills—where you'd say, real wilderness flying, hike and fly, launching from the wild, with the launch sites and everything else. Looking back, were you actually already mature enough for that in terms of your flying? Or did you dare something back then that ultimately turned out wonderfully? But was it perhaps already a bit beyond your abilities at the time?

[00:09:14] **Markus Anders:** That's a very good question, and I've actually thought about that too. Not just in relation to New Zealand, because I see that now in my youth, because let's just say, I'm not the young wild one anymore. I'm more of an experienced, older paraglider pilot now. But back then with the two years, I was definitely a candidate, let's say, who belonged to the young wild ones. I got my license in April 2015. I was basically at the launch site as soon as it was possible. Sometimes even when the wind was too strong. I got my license in the Swabian Alb. And there, a lot of it was done with Zorn, a lot of strong wind Zorn.

[00:10:02] And if I didn't fly for a week, that was already a long break, let's just say. I fly a lot, but you grow with experience. And you only get that experience over time. Of course, we also had to feel our way through things. I started flying with Nikolas Mantos back then. We also did a bivouac trip through the South Island. Then we did the Alps, here in the Alps. It was very exciting, very cool. I'd say that in New Zealand, it's extremely difficult to get a reliable forecast. Or rather, the danger in New Zealand is that the weather can change relatively quickly. And you then have to improvise a lot.

[00:10:48] So we definitely had one or two experiences that certainly turned out very well. But only because we were lucky.

[00:10:57] **Lucian Haas:** What is the... what's the most striking experience that's stuck in your mind, where you'd say, I was really lucky or...

[00:11:05] **Markus Anders:** did we really get lucky? There were four of us, and for three of us, I'd say it was the kind of experience where you're kind of thinking, phew, yeah, okay, that went well for once. For me, it was actually pretty unnecessary on the last day of the bivouac trip. We climbed back up the mountain. The forecast actually said it would be good, but then the weather somehow turned worse. And we just had a really thick layer of clouds below us. We looked at the webcam because we had reception. It was a ski field, and we were able to estimate, roughly, that the cloud layer was about 400 meters thick.

[00:11:50] So, it was pretty heavy, not just some bit of fog or a thin cloud layer. And we... we didn't hike down, but started and flew through, basically navigating with XCTrack. That means we flew through,

[00:12:07] **Lucian Haas:** that was really solid cloud cover and you couldn't see anything?

[00:12:09] **Markus Anders:** Yeah. So we relied purely on the red arrow on XCTrack, basically on the GPS. I mean, of course, I'd already played around with the clouds before and thought it would work quite well. And then suddenly, the circle... the arrow started spinning relatively fast. And I was like, hey, that can't be right. And then somehow my phone didn't have a proper GPS signal anymore and ultimately I flew a big circle, or I went in a big circle, and at some point flew back onto the slope. Then at some point it started beeping again because there was wind involved, and I was like, okay, it's not so good if you're heading out.

[00:12:54] And then I saw mountains in front of me, grass, rocks. And I made one more turn, everything went well. But I'd say flying into a grassy slope with a bit of a tailwind, dotted with rocks, is definitely not great. In the end, it didn't get us anywhere because we landed right at the bottom and could have just walked down. That was 1,500 meters of altitude. I mean, we were carrying almost 30 kilos. That was on the last day when we said, due to the weather, we're calling it off, and we already had quite a few meters and kilometers in our legs. But yeah. What made you take that risk back then?

[00:13:42] From a reasoning standpoint? I mean, yeah, okay, it was a bit, let's say, naive. You head out, just fly straight, eventually come out of the clouds, and then you go land.

[00:13:54] That the instruments can fail in a situation like that, yeah. That's something I didn't think about, I mean, that's my lesson learned. I have a compass with me, a normal one, it can't fail. But I don't rely on that kind of thing anymore either. I mean, in normal flying, you don't do something like that anyway.

[00:14:15] **Lucian Haas:** Was that something from your decision-making side, when you took the whole thing? Would you say that was maybe one of the riskiest moments in your flying career?

[00:14:26] **Markus Anders:** Good question. Yes, sort of. I mean,

[00:14:33] Currently, relatively recently, because I've already been thinking about it again regarding the talk on X-SERPs; with the X-SERPs, I had a moment where I actually knew it wasn't that good to just go for it. And that was definitely very risky. But I was more experienced with the whole thing or could handle it well. Given the skills I had back then, I think it was already quite risky. Just relying blindly on the instruments in an environment where there are basically obstacles right next to you.

[00:15:11] Yeah, I haven't thought that far ahead.

[00:15:16] **Lucian Haas:** Maybe we'll come back to the topic of risk later. I'll jump back to the beginning for a bit. I mentioned those four things: the Alps, the Himalayas, New Zealand, and the desert. If you were to say where you'd really love to fly and where maybe less so, where would you place or rank the desert in that order?

[00:15:40] **Markus Anders:** So I even did my longest lowland flight in the desert. But in South Africa.

[00:15:48] The desert is only interesting because you're probably not used to flying there. But if I look at why, why, why I decided to head towards the mountains? It's because I originally come from the lowlands. Why do I prefer flying in the mountains and less in the lowlands? For me, that's the variety. I got into flying in the first place because I used to spend a lot of time in the mountains. And every mountain has its own uniqueness. And that's why I like flying around peaks, looking at them, and discovering new mountain terrain. And I'm drawn to the lowlands too, but more from the aviation aspect and the variety, and less to, let's say, enjoy the nature.

[00:16:37] I'd put the desert a bit further out, to be honest.

[00:16:41] **Lucian Haas:** Well, you actually took part in the first UAE Hike and Fly Championship back in November 2021. That involved flying in the desert too. What appealed to you about that?

[00:16:55] **Markus Anders:** Yeah, the whole thing came about pretty spontaneously. At the X-Alps, the guy asked us who was actually the main driving force behind the UAE Hike and Fly Championship?

[00:17:12] Whether, during the Pre Week at the X-Alps, we'd be up for participating in some kind of Hike and Fly championship. And my first thought was like, phew, yeah, where are we supposed to do Hike and Fly there? Are we running up some skyscrapers or do we have to trek around in the desert?

[00:17:32] And I said, yeah, feel free to send me some information and I'll take a look at it. A bit later we got the information and it was actually something like hike and fly on a skyscraper. And of course, there are also mountains in the United Arab Emirates in the northeast. They're not that low at all, almost 2,000 meters high, which is interesting in principle. And well, then there was also a desert task. What moved me to go there? I just found the United Arab Emirates appealing because it's something completely new from a flying perspective, because questions like that came up. Yeah, cool, if you start at the beach of a skyscraper like that and fly,

[00:18:21] you also have the sea breeze there. Can you feel that? Is there thermals on the building facades from below? How does the launch even work up there? Because ultimately, you have a sharp edge. It's a brutal cliff launch. None of it is trivial at all. And I just found, let's say, the newness from a flying perspective appealing. And that's why I decided to give the whole thing a try.

[00:18:50] **Lucian Haas:** Take us with you to Dubai and the United Arab Emirates for a bit. What stood out to you the most about this event? Whether it was the land, the people, the landscapes, the flying experience, or whatever else? Tell us everything.

[00:19:06] **Markus Anders:** probably the jump from the skyscraper, because ultimately that was more or less what flashed everyone the most among the participants. And I think that's why everyone made the individual decision to go there. The skyscraper jump, that was

[00:19:25] **Lucian Haas:** A hotel over 70 stories high that you were at. Up top, there was a rooftop pool, a really big one. And next to it, there was a platform that you had to—or were allowed to—start from, or something like that. What was that like?

[00:19:43] **Markus Anders:** Exactly, so it was 77 floors, 300 meters in height. It was brutally weird because we actually—I mean, it was a competition format that hadn't really existed like that before, with individual competitions, and before each competition, you take a look at the location a bit. We were at the skyscraper on the site visit day and saw the platform, and it was de facto just not finished; there was scaffolding and loose plates laid out. Everyone was like, are they trying to mess with us or is something still happening? And tomorrow is the competition, and how are we supposed to start from here?

[00:20:26] And they actually managed to get it all sorted out overnight so that there was a nice platform standing there. But we spent a relatively long time discussing the day before how we were going to run the competition, because a start like that is very technical and very risky. It's obviously not good if you're building up pressure over the competition, so to speak, to take on more risk. We then thought about whether we should just do the first competition just for fun, where everyone can do it but no one has to, or if we should make it a pure running competition. What ultimately happened was that you run up the stairwell once,

[00:21:13] then you can start or run back down again. And then you had to run a bit further into the water on the beach. It goes relatively fast on the platform. I mean, I was the second one to start at the first start. But many people tried before me and there were a lot of aborted starts. Did you have anything like that?

[00:21:34] **Lucian Haas:** Was it drawn by lot? Or something? I just remember seeing on the day before, where you said that, where that board structure was still there, there were also pictures on Instagram where people were writing comments like, hey guys, don't kill yourselves, don't start there, and stuff like that. And there was also a very nice short video clip with Chrigel Maurer, where he said that beautiful quote in English, but I'll say it in German now, where he said the best tactic will probably be not to start first. So.

[00:22:06] I don't know, the other person should just throw themselves into the abyss. Then I'll see how the whole thing works. Was that really the atmosphere among you guys?

[00:22:14] **Markus Anders:** So we went up there in small groups, and those who were, let's say, the first ones up there and back down already looked pretty pale, but the platform just wasn't finished yet. And on the second day, there was more of an excitement about it. And yeah, sort of like the challenge. Yeah, this is doable, we can manage this. And the wind actually played along relatively well because it was coming from the side. And that means you could actually deploy the glider, control it a bit, and then decide. Yeah, do I abort or do I just run over the edge? Well,

[00:22:57] **Lucian Haas:** I think you were the first ones to ever launch out of there from up top. That's really something, it's a premiere. You don't really know what the wind conditions are like around a skyscraper like that. Like, what kind of side eddies or whatever else form there? Do you feel a bit like a guinea pig? Or is it just excitement? I want to try it out now. What is it like?

[00:23:23] **Markus Anders:** Yeah, well, during the first competition, I didn't feel that way at all, because it was more about my own challenge. And I thought it was brutal. It was exciting to see how the other athletes approached it. In terms of the start technique, some of them went up almost another floor and jumped over a railing, like over a parapet. But then they went straight into the wind. We started out with a crosswind that was actually coming from slightly behind and diagonal, and we kept waiting for good phases.

[00:24:05] And yeah, so I did the whole thing out of my own interest or my own personal challenge. But in hindsight, you can definitely ask yourself that question, because I asked myself quite a lot on the third day, or at least thought about it for a bit.

[00:24:27] **Lucian Haas:** Also about this start too. You did ponder that start from the high-rise, didn't you? Like, how sensible it actually was.

[00:24:33] **Markus Anders:** So, about the whole competition. Why? Well, on the third day, two accidents happened, and there was just a task, I'd say, that was placed a bit unfortunately, because you're basically more or less motivated to fly full throttle along an edge the whole time.

[00:24:52] **Lucian Haas:** That was a task in the desert, so where you basically have a sand desert, and in the middle there was something like a saw-tooth, a rock ridge, where you basically did a soaring race task. Ritsch, Ratsch, there

[00:25:04] **Markus Anders:** longitudinally. That was a 15-kilometer ridge right in the desert. And it was about flying along the edge, Ritsch, Ratsch. When you set a task like that, you should already be thinking about scenarios for what happens if there's an accident, because you're flying at full throttle, just barely above the terrain. Or you get motivated—I'd say not everyone did, and some fly with common sense, but it wasn't exactly without risk. Because there were these tiny hills positioned just in front of the ridge, and at a 30-knot wind, they still create some pretty unsafe

turbulence.

[00:25:55] And yeah, in the end, there was an accident, and it really bothered me that even though it was said a helicopter was coming after two and a half hours, the crashed person was picked up in a police car, even though it was stated that he had seriously injured his back. And then you ask yourself, what am I actually doing here? Yeah, I really got the feeling that the whole thing was more like a gladiatorial fight and that the entertainment and the show were the main focus, and with that thought, you can of course wonder, well, you could be a bit of a guinea pig, get really good athletes who know what they're doing, and have them jump from that skyscraper.

[00:26:46] For

[00:26:46] **Lucian Haas:** the images and so on were definitely a very good idea, because from a marketing perspective, it's something that falls off for Dubai, but it might also be a win-win situation for the paragliding scene in terms of very beautiful images where you can show paragliding in front of a very exciting city skyline. That really makes a difference, of course.

[00:27:10] **Markus Anders:** Yeah, yeah, although in that case, I'm of course...

[00:27:16] That's true, the ones on social media—the videos and pictures—really went through the roof. But the reason why is actually the interest of the athletes in going there and trying it out in the first place. They weren't forced. They didn't get a huge prize pool that would somehow tempt them to, let's say, start; it was more like, it's something completely new. I'll try it, and either it works or I just don't do it. Because it's something completely new, that's ultimately how it got hyped up.

[00:27:57] **Lucian Haas:** What did you think specifically about this championship in the United Arab Emirates? How did you like this format when you look at it as a racing format? For me, especially the last one, the fourth task, where you flew back and forth at that ridge in the desert, but also had turning points out there where you had to land and then rush back to the ridge itself—that felt a bit like a Formula 1 race to me. Like, there's a course and they're really chasing each other and overtaking one another. And sometimes you kite up the slope and one starts 50—or not 50, but maybe ten meters—lower than the other and already has a small lead, or maybe not, because you have to wonder: will he find the connection to actually be able to catch up or not, and stuff like that. So that was also... I watched some of it in the videos afterwards, not everything live right now.

[00:28:47] From what I saw, I actually found it to be a very interesting, exciting new format. Was it the same for you as pilots—would you say it's a format that might have a future in some way?

[00:28:59] **Markus Anders:** Definitely. So, I found the general competition and the competition format very interesting. It had less to do with a high-kite-fly championship, but rather presented an interesting new competition. Of course, you had to be somewhat fit, but fitness wasn't the deciding factor in doing well. The first competition was a pure running competition. Okay, the second competition in the mountains was really beautiful high-kite-fly, not because of the surroundings. So we hiked up a road, took a shortcut cross-country at some point, but there it was really about the poker. On the second ascent, I hike up or try to launch deep out and fly up.

[00:29:47] And that was, that was a very close race between the two leading groups. One was running, the other was flying. And especially in the desert, that combination doesn't just test, let's say, being a good pilot, but also how I handle the glider—do I run up, carry it, pack it out, kite it up, the ground-handling skills. So it was, it was simply such an all-around paraglider competition. From that perspective, it was also a very tactical race then. A very tactical race. And that was already a lot of fun. So I wouldn't be surprised if, if somewhere else a similar format was basically

[00:30:37] ...taken over or the format is adopted on a similar scale and carried out in that way.

[00:30:44] **Lucian Haas:** If a hike-and-fly competition in Dubai were announced again in 2022, would you participate in it again?

[00:30:50] **Markus Anders:** No, I wouldn't participate anymore because what appealed to me, let's just say, I've seen it. I think I've seen a lot of it. But there's nothing more to see there, let's put it that way. And since time is limited, I'd rather

invest that time somewhere nicer. I'm more of a mountain guy. I can't really say I'm discovering anything new now, because I've already been there. Well,

[00:31:30] **Lucian Haas:** you do all sorts of different types of hike-and-fly competitions. Now, there's the one in the desert, then you've already mentioned X-Alps. You've also taken part in and won various Cross-Alps and other events, like Salewa, Ironfly, and so on. Which type of these hike-and-fly competitions do you actually enjoy the most? They all have slightly different characters, both in terms of length and route choice, and also regarding the demands placed on you as a pilot. Which format do you actually find to be the best for yourself?

[00:32:04] **Markus Anders:** These are actually Hike-and-Fly races that span several days and prescribe a certain route. Not completely, but via waypoints. So Dolomiti Superfly, Ironfly, XPU is definitely also quite cool. That's why I'm currently looking into whether I'll sign up. The registration deadline is at the end of December, or then there's X-Alps. Because that comes relatively close to what I associate with adventure flying. So you have a given route and you try to manage the route with the weather you have.

[00:32:52] And the whole thing has so many variables that make it a bit opaque somehow. You can plan a lot, you can think of a lot, but in the end, it's always different from how you imagined or thought it would be. The uncertainty and the improvisation involved in the competition itself just have such an adventurous character, and that's actually what fascinates me the most and what I enjoy the most.

[00:33:24] **Lucian Haas:** Out of all these competitions mentioned, would you say you have the most fun doing the X-Alps, or is it simply the most significant just because it's the largest in its form?

[00:33:37] **Markus Anders:** In terms of the fun factor, I'd say even the smaller ones are nicer and better because you don't have so much effort involved in the whole competition. The X-Alps, the teams at the X-Alps, the whole thing is so professionalized now. I had a team with five supporters with me, two vehicles, a physio, someone in charge of nutrition. The effort just becomes extremely large. And with a smaller competition, you have one supporter and the whole thing is kept a bit more minimalist and small. I think that fits paragliding better. If you, if you already now, I mean, everyone says something like, "Yeah, here, I'm flying with my own power or I'm moving with my own power and flying with nature" and so on, with thermal lift.

[00:34:31] I move forward there. But I still have some kind of vehicle or a whole team accompanying me across the Alps, and thousands of kilometers are being clocked. From an ecological aspect, the whole thing is actually a bit of nonsense again. And in the early days of the X-Alps, it was like, you had one supporter and that was it. And the whole thing was more of a minimalist adventure. And now, I mean, the X-Alps is simply a race, a professionalized race, and you can see that with the smaller competitions too, that the level and the professionalism are increasing.

[00:35:17] But the whole thing is still within an acceptable framework and the effort remains limited.

[00:35:24] **Lucian Haas:** When you look at all these competitions, what is perhaps a very misunderstood skill, from your perspective, that one needs to be successful in such competitions?

[00:35:39] **Markus Anders:** I would say very clearly, sort of the gift of observation and improvisation. Of course, you can be the fittest athlete and outrun everyone, or the best of the best competition pilot. But if you're out there alone, you can't control anyone and you're not independent. You're not navigating independently. And what benefits me a lot is, when I'm relatively free in my mindset, that I can say, I can take a look at myself for a bit. In which performance area am I operating? How fit am I? And that I can still look and have the flexibility to deviate from plans and look for something better.

[00:36:31] And if I see a "sun hole" somewhere and everything is closing in or a bird is acting up, even though there shouldn't be anything there, I can still fly there. If I just have a strict plan, the whole thing doesn't work. And seeing something like that is, in my opinion, simply a talent for improvisation, the gift of observing and just staying calm.

[00:37:03] **Lucian Haas:** How do you maintain that in competition? I can imagine, even in X-Alps, maybe you check the live tracking in between, or you take a break with your supporters and then look at it together. Where are the others? And then you see, oh, I've fallen behind again, or something. How much pressure builds up there, that you might lose

this mindset, that you lose this openness to really immerse yourself in the situation so that you can really make fast progress?

[00:37:28] **Markus Anders:** Yes, extremely much. During the first X-Alps, I dove right into it. At some point, I was very exhausted. With that state of exhaustion, you naturally become more vulnerable. You're not as mentally fit anymore; you're no longer above it all. And then, at some point, it only goes in one direction. I really developed a tunnel vision after about seven or eight days, and things didn't really go well for me after that. I've tried to analyze the whole thing in that regard, talked about it a lot with many people, and also tried to make myself mentally stronger. For example, I told my supporters, "Hey, feel free to look at the live tracking."

[00:38:19] So, from a tactical perspective. When might a team head up the mountain? Which route options are they choosing? But please don't tell me how fit we are and please try to block that out too, because in the X-Alps it's extremely important to make well-thought-out decisions and not make mistakes. And if someone is first, or if I'm first—I'll take it personally—then I get happy, emotions come into play, and emotions tempt you to do things that might not be so good from a long-term perspective, meaning in relation to the X-Alps, like maybe I pushed too hard right now.

[00:39:06] I'm in first, so I'll push even harder. You can't be more efficient if you put more pressure on yourself. So, that doesn't work for me. That's why I've always tried to use certain tactics or questions—even questions I asked myself—to just keep bringing myself back down to a level of composure, so that I can basically stand next to myself and assess: Hey, how am I doing right now? Because I also... I was actually in first at the home turnaround on the second day. And of course, it stands out when you first reach a signboard where you sign off as the first one. And I also got so blurred that I...

[00:39:53] that I'm saying, I've somehow gotten faster. And then I noticed, okay, I'm huffing and puffing. And then I asked myself, why am I doing this right now? Does it make sense? Actually, it doesn't, and I actively pulled myself back. And the energy to do something like that, I'd say, you can muster it very well at the beginning. But with the continuous race, and because the X-Alps are so long, it becomes very difficult towards the end.

[00:40:20] **Lucian Haas:** Was actually your path to these X-Alps? You only got your A-license in 2015, as we said. By 2019, you had already participated in the X-Alps. So, four years later, this was your path to the X-Alps. Did you plan it in any way, or was the idea set from the beginning and you really aligned your flying career towards that, or was it ultimately a coincidence that you ended up there?

[00:40:47] **Markus Anders:** Yeah, it's pretty funny. So, I studied in Stuttgart and had a roommate who actually started paragliding before I did. And at some point, he told me something about the X-Alps. And I couldn't believe it at all—that people with a ten-kilo backpack walk here for ten days straight, covering 40, 50, 60 kilometers and then somehow doing 3,000 meters of altitude gain per day. I was already relatively athletic, but I'd say, maybe I walked 30 kilometers on a hike somewhere and then I was completely exhausted. Just on a mountain tour with heavy boots and all that. But I actually never entertained the thought of participating in the X-Alps back then.

[00:41:37] When my roommate started flying, it didn't really grab me at all. It wasn't until a high-altitude tour that I experienced it live—like, hey, someone just flew down from a four-thousand-meter peak with a paraglider, and that's actually pretty cool. It sort of developed like that. So, I got into cross-country flying more or less by chance and my own motivation. I had a flight area that was 15 kilometers from where I lived, and at some point I thought, yeah, I can fly home from that flight area. I don't have to fly in the flight area the whole time. I tried that a few times, landed a lot of times, and eventually, I made it. And then I said, okay, cool, I can basically set a goal and then try to fly there.

[00:42:26] And then I tried it from a more distant flying area and succeeded too. And then I sort of got into cross-country flying step by step. And in 2016, I did my first Hike and Fly competition. That was the Border Race in Levico. And I just joined in because I thought it was exciting, doing nothing but Hike and Fly for 33 hours. And then the day comes when you can, let's say, look at the weather and see a bit, okay, the weather isn't actually that great. For the first time, it looks somewhat stormy for the next day and eventually it rains. And the second day is then really bad.

[00:43:11] And of course, you have to ask yourself, should I even go there and take part? Usually, you pick the flight weather. But we went anyway, Nico and I.

[00:43:25] And the first day developed relatively well. And we—well, I flew my fifth 100-kilometer flight during the Border Race on the day I actually thought it wasn't possible to fly that far. We flew from Levico over Feldtrip to Peluno and then a bit back. And then the second thermal was just somehow running another 100 kilometers back in 24 hours. I had never trained for something that long. And it was somehow 105 kilometers. I would have made it in terms of time, but after 95 kilometers, I just stiffened my ankle on the asphalt. But I was still there. I gave up, so to speak, or didn't make it to the goal.

[00:44:13] But I kind of realized, on one hand, it's really cool and it's not just about trying to get the maximum out of good flying days or going out to fly and making use of what you get. And on the other hand, it's about testing your body a bit, testing the limits, and what can I actually do? I mean, it really amazed me that I can walk almost 100 kilometers, even though I haven't trained for anything like that.

[00:44:43] And I really enjoyed the whole thing. And then I did the Border Race 2017 again. I was actually very good there and I even won the overall ranking in the end. And of course I asked myself, wow, I haven't been flying for that long. Why did I win this now? Was it? Did I just get lucky? In 2018, I did more Hike & Fly competitions and it just ran consistently well, won many competitions, had really good placements in many of them, and I enjoyed it. And then people already told me, wow, hey, the way you're winning these Hike & Fly competitions and getting results, join the Xherps. Wow, hey, Xherps, that's too big of a deal.

[00:45:28] And then in 2018, after the Ironfly, I really started believing that I could actually apply for Xherps, because I'm about to finish my studies. And that's actually an opportunity right now. And if I get accepted, then I can do it, I can use it, because I have a lot of time right now. So I applied. And then I got accepted and of course I was thrilled. But I'd say at the beginning I really thought it was kind of a bit of a fluke. But looking at the big picture, I had already been flying a lot, I'd made a lot of progress because I was literally flying almost every week, even over the winter. So it's not that far-fetched at all to do the Xherps after four years.

[00:46:16] I think Benoit Uther had only been flying for about four years at his first Xherps participation. That

[00:46:23] **Lucian Haas:** means it mainly depends on flying a lot, flying in all sorts of weather conditions that are still somewhat flyable, so not unsafe. To then really—well, that's where you just have to develop the experience and the skills and so on, so that you can hold your own in such competitions.

[00:46:39] **Markus Anders:** Yeah, no, especially making the decision to go flying independently. I think that's what helped me the most—just looking at the weather myself from the very beginning. Like, "Hey, it looks good for flying. I'll head out." Then the wind was too strong, and eventually, I knew for myself, "Okay, this is fine for soaring. This might not be so great. I can skip this today." And then just, let's say, continuing to develop.

[00:47:07] **Lucian Haas:** You just said you eventually knew it yourself. On that path there, how many bad experiences did you have? Or was it like they often say, you have seven lives, and as a beginner, you use up at least six of them because you're getting through so many situations you don't even understand yet, and in the end, you're standing there happily on the ground knowing, okay, maybe I shouldn't go flying anymore or something like that.

[00:47:33] **Markus Anders:** Actually, not that many. I mean, New Zealand was definitely a story of flying around aimlessly in the soup. But with normal paragliding, I didn't have that many "aha" moments. But I eventually started reflecting on the whole thing because, I mean, sooner or later you do pick up on things. You don't know about accidents, and of course you also start thinking, "Wow, yeah, well, if something happens, you just fall from the sky." And in the beginning, in the beginning, let's say, you have this sort of feeling of immortality, and through experience,

[00:48:20] you reflect on that more. And nowadays, I actually reflect on almost every flight I do. So, not necessarily a glide flight. Those are nice experiences, but when I, let's say, do cross-country flights or competitions or fly in conditions where I just say, yeah, okay, that was pushing it. Then I think a lot about the flights, because for me, fun, enjoyment, and the experience are the main things. And let's say, if I relate the whole thing to the X-Alps, having more risk wouldn't have helped me at all during the X-Alps. On the contrary, I probably would have injured myself sooner or something like that. But in 2020, I had a, let's say, more defining aha-moment.

[00:49:10] It actually wasn't a very difficult day at all. A bit windy during the Border Race at Hochschwab. I started second, behind the Messner woman. And in terms of conditions, there was already a good wind. About 20, maybe 25 km/h in gusts. Pretty much shaded. Little thermals. And Simon Oberaner started out ahead of me, and he even released the brake shortly after takeoff to basically get the leg bag up so he could get in. And then I also pulled up my glider, handled it a bit above me, and it was beautifully laminar, just standing there nicely, no turbulence. And then I took off, and two seconds later, I was just like a...

[00:49:58] an invisible fist jerked me upward and I got a pretty big collapse on the left and right, and then I flew backward. Because of the increased drag, I sank extremely fast. First, I looked down. Okay, I'm flying reasonably stably. I'm supporting myself now, and then I reflexively tried to reinflate the glider. But the altitude wasn't, wasn't very high. And then I landed a bit roughly against a rock face and...

[00:50:31] my hands were screaming and the bands were overstretched, so it ended relatively clumsily. But I just thought to myself, because I also wipe myself out every now and then, that after the launch I somehow, yeah, maybe for a short moment grab the leg bag or do things like that. And if I had done that in this case, I probably would have been slammed down pretty, pretty hard. Or—there's even a video of it, but not online. I watched it for a relatively long time and thought about it, and actually, I did everything right. But sometimes things just happen that you don't have on your radar, that aren't predictable. Because there, a very strong, narrow, small thermal just ripped off. Shortly after I basically launched or made the launch decision.

[00:51:19] And of course, you start to overthink things a bit more. If

[00:51:28] **Lucian Haas:** So you're saying you always reflect on such wings. What does reflecting on the result mean to you? Do you write anything down or make notes for yourself? Like, "don't start again in conditions where there's XY wind, a steep slope ahead, or whatever"? Or is it just something where you say you reflect to the extent that you incorporate it into your gut feeling in some way, and next time you get into such a situation, your gut reacts accordingly and tells you something. I don't know, I can't even say exactly what, but maybe I'd rather go somewhere else.

[00:52:04] **Markus Anders:** That's actually a very good question. So first, I usually go through and analyze the flight. I look at the track again. I play the whole thing through in my head a bit. How did I perceive it? How did I experience it, so to speak? In competitions, I then compare that with others, of course with other flights. What did I do well? What did I do poorly? Which situation could I have avoided? Which one was really critical? Why was that the case? And stuff like that certainly shapes your gut feeling a bit, because if I'm in doubt and don't know what to do anymore, then

[00:52:51] I often rely on my gut feeling when flying as well.

[00:52:57] **Lucian Haas:** What's it actually like? I mean, you're doing so much Hike and Fly now with competitions and X-Alps, and half a year of preparation and all that. Would you actually consider yourself a Hike and Fly pro by now?

[00:53:14] **Markus Anders:** At this point, I'd almost say yes, but I mean, I think we all agree. The whole thing is a niche sport. And even if you're a pro, you're just one of...

[00:53:32] the best—I won't say that now, because it takes a bit of a specific drive to participate in the X-Alps, and a lot of factors come into play there. But I actually wouldn't really call myself, well, I write it on social media, but I wouldn't call myself world-class here, because ultimately, let's just say, in a niche sport you still have the opportunity to reach a very high level relatively quickly or with a lot of talent and practice. I see that especially with many young pilots who are out flying here almost every day, who show such rapid development in one or two years—let's just leave it to be seen whether that's a good thing.

[00:54:23] If I could give myself a tip, I'd say, hey, just take it a bit slower, because after two years I've actually flown almost my... well, not a 200, but a 199 triangle. And what actually makes it all special is the experience, the joy, the fun—flying is just a super brilliant, cool, beautiful hobby. And I personally slipped into that track where I started flying for points. You know, you upload your flights to the DAV XC. And then, then, then, it's this gradual process where suddenly you're like, wow, yeah, now, wow, I actually wanted to fly 250 but only did 244.

[00:55:12] But the flight is still freaking awesome and gorgeous. And I'm glad I got back down from that relatively quickly and can just say, hey, if I go up the mountain in the morning before work and fly down at sunrise, or after work, or during my lunch break, just for a glide. That's also gorgeous and freaking awesome. You are

[00:55:32] **Lucian Haas:** Yeah, I even became the German champion in cross-country flying with the DAV XC in the overall standings. Was that the year where you'd say you were, like, super good at scoring points, or however you want to put it?

[00:55:42] **Markus Anders:** No, not at all. Actually, those were just training flights for the X-Alps. I just wanted to rack up a lot of flight hours under my glider and used every flight day to be as prepared as possible for the X-Alps. Because for the X-Alps, many people always ask how much you train for it, and the fitness training alone is just one point, one pillar of the whole construct. And then I just say, well, I train between 10 and 14 hours a week. Effectively. Outside of that, of course, it's a bit more. But flying is also part of the training, then building a team, doing team-building measures.

[00:56:31] I even went that far for this year's X-Alps. I basically started putting my team together and actually doing the planning back in January 2020, because half a year just isn't enough.

[00:56:45] **Lucian Haas:** So you basically had about a year and a half of preparation for this competition in the end?

[00:56:50] **Markus Anders:** Yes, definitely.

[00:56:54] **Lucian Haas:** Isn't it also a burden, when you focus so much of your life on a competition like that?

[00:57:03] **Markus Anders:** I've had to listen to that before. I mean, your state of mind changes up until day X, when it really gets going, it changes extremely. You become, let's say,

[00:57:16] more tense, you get irritated quickly, it gets more and more stressful. But the whole thing is a ton of fun for me. I like doing sports, I like flying. Of course, one time or another it's really just a pure, stupid training session or one is just a flight. I do that now basically from a training perspective. I practice top landings or I fly the same flight, but just try to somehow make it faster or more efficient. What helps me extremely there is simply setting goals so that I'm not just doing it, but that I have some kind of incentive, but I really love doing it. And that's why I also told myself that

[00:58:01] I've actually already said that I'm almost already signing up for X-Alps 23 again, even though I don't even know if I'm allowed to participate again. If you

[00:58:08] **Lucian Haas:** Looking at races like these from the outside—probably from the inside too, but maybe from the outside it stands out even more—because many of these maneuvers and landing maneuvers and everything else that everyone does, a pilot would never actually pull off themselves. The question of risk tolerance in such competitions. Do you basically have to be willing to go beyond certain limits, so to speak, just to be able to break into the top ten, but in exchange, you're basically taking the risk of putting your health on the line a bit?

[00:58:40] **Markus Anders:** I mean, by nature, I'm the type of person who likes to push the limits.

[00:58:47] and something like that probably gets you further at the beginning, let's say. But in the long run, of course, it's really, really stupid to take unnecessary risks, and if I look back at the X-Alps, then at no point or in no decision would any more risk have gotten me further. On the contrary, I'm actually brooding a bit about the ninth day, when I flew on the south side of Mont Blanc despite there being a very southerly foehn situation, because I mean, you could really see the clouds pushing over the pass and I still took off anyway.

[00:59:35] And I knew that I wouldn't be able to fly over it and would have to land somewhere before it. And I managed to make a... well, a successful landing in a snowfield, which was relatively steep, but I flew into the slope at eight meters during the final approach, sinking eight meters because I was simply in the lee of 45, 50 km winds.

[01:00:04] **Lucian Haas:** How much of these risky flights happen out of a kind of defiance?

[01:00:14] Out of defiance? Yes, where he says, "Yeah, this is shit, fuck the weather. I have to get moving somehow." And so you could say you're defying the weather. But there's one thing about resisting the weather, and then there's the other, which is having a certain level of defiance where you say, "Actually, I shouldn't have been flying here." But you

do it anyway.

[01:00:39] **Markus Anders:** Yeah, so it might look like that, that it goes a bit in that direction. But I'd say, over the years, through experience, and also through experiences that maybe weren't so good—or decisions that weren't so good—like flying in the rain here, that means you're not supposed to do something like that. It's also, you're not supposed to do it. There are good reasons not to do it. But I try things like that out in advance and I know that a new glider might not fly as well in the rain as a slightly more used glider, or I just want to know how my glider flies in the rain, because I'm sure that I might do that during a competition under certain circumstances, and I just want to be sure—not necessarily to push my limits in that competition, but I define my limits beforehand.

[01:01:36] I mean, the motivation, at least my motivation during the Xherps, was—so my motivation, my main motivation, was getting a task, basically completing the course and reaching the goal. If the weather simply doesn't allow for flying, then I don't do it. And I can assess that for myself relatively well. But I wasn't,

[01:02:02] I watched videos of where they landed at the Fernpass der Aron. And it was blowing pretty hard there. And they flew over the Fernpass at 100, 110 km/h. I told myself, honestly, I'm glad I wasn't with them, because maybe someone would have made a defiant decision there. I don't know. Because some people do it and, yeah, okay, the weather, but somehow—I don't know, it's hard to say. But I haven't actually made a decision like that for myself yet, where I just say, oh, fuck it, I'm just going for it.

[01:02:48] **Lucian Haas:** If you look at it from the outside and see—you said it yourself—there are all these conditions where you flew during the X-Alps that you'd normally say you shouldn't fly in, like flying in rain, flying in Föhn, taking off in strong winds, very strong winds, and so on. To what extent would you say that the X-Alps, as successful as they are, actually serve as a bad role model for orthonormal pilots?

[01:03:17] **Markus Anders:** Yeah, I mean, after the X-Alps, specifically because of my work at Skywalk, I also dealt with Robin Fries, the AV managing director. And he asked me how I actually saw the X-Alps. Because here you have flying in the rain, flying blind, they start into the fog, they land on the road, and so on. And because of the way the whole thing is hyped up in the media or has a certain reach, of course, there are many people who watch it and then might say, "Wow, yeah, maybe I want to do the X-Alps too and I'll have to land on the road as well."

[01:04:00] ...or flying in the rain and so on. But that perspective is a bit naive, because you always have to be aware of why you're doing the whole thing. For yourself. And I mean, even if you win the X-Alps, the prize money isn't high and you can't live off it anyway. So, in the best-case scenario, if you don't have sponsorship money, you might just cover your expenses during the race, so it's about doing the race for yourself and having an experience, an adventure.

[01:04:46] Of course, you take risks, but the decisions are actually very well weighed. And I think the race organizers also look for candidates who can do that. The worst-case scenario for a race like this would be if a really serious accident actually happened.

[01:05:05] **Lucian Haas:** Let's put the X-Alps topic aside for a moment and bring up another topic at the end, which you just mentioned as a keyword yourself. Besides your, let's say, professional status as a hike-and-fly athlete, you said you work at Skywalk. What do you actually do there?

[01:05:23] **Markus Anders:** I've been working at Skywalk since 2019. I started initially because 2019 was the year of my first X-Alps participation, working in the workshop, relatively flexibly. At 50 percent, so that I could really prepare very well for the X-Alps. I have a job where I naturally earn a bit of money, but I can more or less tailor everything to the X-Alps. But I studied aerospace engineering and I just didn't end up being happy in the workshop in the long run, and after the X-Alps, I looked for a new challenge and with us, the E-Walk came back into focus. Since 2018, development has been ramped up again and it was now at a technical level where people said, hey, we need a harness now.

[01:06:16] We need someone at Skywalk to lead and test the project. And I flew the old E-Walk prototype and actually thought the idea behind it was very cool, and then in early 2020, I basically took over the project management and the Kurzzeug development at Skywalk for the E-Walk.

[01:06:41] **Lucian Haas:** Now let me explain it again. There might be some listeners who don't know or can't place it. What is the E-Walk?

[01:06:48] **Markus Anders:** The E-Walk is basically an electric ascent aid. A short rig with an integrated motor and a folding propeller to take off on flat ground and then, essentially as a winch tug replacement, use the electric motor to climb for that one ascent, and then you switch the whole thing off and fly thermally or dynamically on some ridge. You can fly over there or just glide down. And conceptually, the whole thing isn't designed like a paramotor, which is built for sustained flight; rather, the capacity of the whole thing, from the batteries, is dimensioned so that you can do an ascent and still have a bit of reserve.

[01:07:42] With our current one, you can reach 650 meters and then, depending on how quickly you reached those meters or the 650 meters, you can still look for thermals at altitude for a bit. Five to ten minutes. And the whole thing is simply optimized for free flight. The ascent is a means to an end. So, an electric ascent aid for paragliders.

[01:08:04] **Lucian Haas:** Well, you have to know about this E-Walk—I think I have the first version you guys made back then. That was already ten years or over ten years ago. Exactly, where the first one was developed. And back then, there was actually a program where the Luftfahrtbundesamt, the DAV, and so on said, okay, we want to do a testing program to see if we can really use this electric ascent aid—meaning getting up for thermal flying with an electric thrust—as an additional type of launch in any way, so that you don't have to get a powered glider license for it. And now you're back at it. In the meantime, the program was on ice for a bit, partly because the batteries were too expensive and other things, then you picked it up again in 2018.

[01:08:49] So, what's the status now? Is this electric ascent aid happening?

[01:08:54] **Markus Anders:** Yes, so for hang gliders, it's actually like that. There is a certified device that I got involved in the project for. I also thought there would be one for paragliders, but we had a demonstration at the DAV where a new person from the Federal Aviation Office was there. Because ten years ago, it was different people. Ultimately, that's how the decision was made. The distinction from a paramotor is smaller than from a normal paraglider. That's why the whole thing won't be able to be approved as an e-launch method, so to speak.

[01:09:39] This has to go through the ultralight category. And of course, that changes the cards a bit, I'd say, because you're not moving in the paraglider scene and introducing a new type of start; instead, you're going into the UL sector and defining a specific UL as an electric ascent aid. We've naturally re-evaluated the project in that regard, because the framework conditions have changed significantly. The criteria for an electric ascent aid as defined back in 2010-11 are basically irrelevant and no longer valid for us, because we are still ULs.

[01:10:30] But we've said that even with the ULs, there are simply only a few, or many, backpack motors designed for continuous operation. And you have a rigid construct; you sit relatively upright. An e-ascent aid definitely still has a reason to exist. We're still relatively far along with the development. Our B-model, for instance, we're already flying it quite a bit. And we want to continue that, finish it, and bring it to market. That

[01:11:04] **Lucian Haas:** means there will be an E-Walk, which is also what it's called, and it's supposed to hit the market next year—or when is it supposed to come out?

[01:11:12] **Markus Anders:** We're actually working on a landing page right now where we'll be releasing images and video material of the current prototype. So, what does prototype mean? It's already a very mature product because we've been developing it for over three years now. Specifically, we'll be building more devices in May 2022 and will soon put up a survey on the landing page where people can proactively get involved and, so to speak, apply to be a test candidate.

[01:12:00] That we move from internal testing into another test group or another test phase. After that, we'll compile everything and make a series. So whether that's at the end of 2022 or the beginning of 2023, you can't say right now. It's also currently the case that the pandemic has caused a lot of supply bottlenecks. Especially with cells, the price is extremely volatile. Prices have gone through the roof, and availability is an issue. And that's the case even just with the small glider components. And that's why we're planning it this way currently.

[01:12:46] You can't say if that's how it will ultimately turn out. It's a difficult situation right now.

[01:12:50] **Lucian Haas:** How does it actually fit together that someone like you, who is so focused on free flight, hike and fly, and all that, is basically on the other side...

[01:13:02] motor glider propulsion developed?

[01:13:05] **Markus Anders:** Yes, actually, I found the aspects I learned during my studies. I did further training and specialized in lightweight construction, aircraft construction, and specifically those kinds of things. I just thought it was a very cool flight object, an aircraft. On one hand, the work environment of actually helping to shape the thing, co-designing it, developing the harness, and also testing the whole thing. I'm also a test pilot. Together with Arne Wehrlin, we're actually like two people, and Armin Harich from time to time, who are actually flying the new Evoque most of the time. That's already very cool and I like it. So it's engineering, and I mean, I am an engineer.

[01:13:54] I am a hike and fly athlete and I enjoy running up mountains, and I still do that. But with the Evoque, you basically have the option to get into the air without running up a mountain, which is also very beneficial for rest days, recovery, and all that.

[01:14:14] **Lucian Haas:** For what kind of pilot would you say the Evoque is perhaps most interesting or most suitable? For

[01:14:21] **Markus Anders:** the lowland pilots, definitely, because I mean, in the mountains we have the mountains to get into the air. In the lowlands, you have hills. I used to fly a lot at the Swabian Alb. It was usually the case that there were really beautiful clouds and cloud streets in front of the Alb edge. At the edge of the Alb, you'd have some kind of compression, like a jet effect. And there, it was usually kind of torn and undefined. And on the Alpfoch plateau, there were beautiful clouds again, and often you didn't even reach them.

[01:14:56] And then you're limited, and you have the option of getting into the air via winch tow. Or with an ascent aid. Not everyone is lucky enough to live near mountains or have a flight area, a hill nearby. And they are then very dependent on driving or other things. And we simply want to make it possible for them to get into the air in their own area, and above all, to have airtime quite safely. Because I mean, ultimately you can lay the glider out in the direction of the wind, or you can start in zero wind, which is of course a bit more difficult because you have to run more. But if you have the technique, it works quite well. I had to learn that too.

[01:15:44] And

[01:15:46] you're just, I'd say, freer and more flexible when it comes to getting into the air.

[01:15:51] **Lucian Haas:** The alternative, which is also being discussed a bit, might be having remote-controlled electric winches at some point, where you can basically do a kind of self-tow and pull yourself up, which would also be an electric ascent aid. So, only with the advantage that the motor basically stays at the bottom and you're truly the free flyer at the top when you catch a thermal and can fly further with it. If you imagine both of those in your head, what speaks in your view for an E-Walk?

[01:16:21] **Markus Anders:** With the E-Walk, let's just say, you have it with you. Now, you have to be careful, the winch is of course attached to the car and you can leave it behind. But, to put it bluntly, you lock the car where you're transporting the E-Walk and then you start with the thing and actually go out on a route. And that offers a lot of potential. Of course, I have the motor and the batteries with me. If I still have some remaining capacity, I can theoretically use them to fly towards a road or a train station before landing, for example. Or just to compensate a bit for a strong sinking area.

[01:17:10] So you might have a second or third chance, because it is certainly possible to find good thermals, a thermal entry, within 100 or 200 meters. And with an electric winch, you're initially bound locally. Well, you can probably also control the electric winch yourself remotely. That means you're not really dependent on a helper. With the E-Walk, you do have the weight with you. That's another matter again. But the whole thing can be packed into a backpack. Yes, a short-work unit with propeller, batteries, and motor weighs 25 kilos. That's definitely acceptable.

[01:17:56] I think, ultimately, it's going to be a matter of personal preference.

[01:18:00] **Lucian Haas:** Let's take a very brief look at your future to wrap things up.

[01:18:06] What's next for your flying? You already mentioned you're currently considering whether to sign up for the XP. That would be next summer, the X-Alps 2023, which you also mentioned. That's sort of on the agenda. Will you be continuing with Hike & Fly competition for years to come?

[01:18:24] **Markus Anders:** Well, I mean, long-term—you can't do something like that forever, of course. An X-Alps is already an extreme strain on the body. At the moment, I'm still having an extreme amount of fun with it. I do it, I really enjoy doing it, and I also invest a lot of time into training and flying. And I actually have quite a few projects planned in that regard. It's less about Hike & Fly competitions, but more about bivouac stories or traveling to new countries with a paraglider. Next year, I want to go to the Pamir Mountains for a bivouac trip, and then maybe do something like I did in India, where I simply combine paragliding with mountaineering and the paraglider is basically the means to an end, like a means of transport to get to a mountain.

[01:19:19] And I'm 31 now, and I'd say I'm still enjoying it. I'm still unattached and can still let myself go a bit in that regard. But in the long run, I definitely won't be doing this at this level forever. I'm already in talks with Skywalk about that. There are plenty of activities where I can be active even if I work more, because I'm working part-time now. Something I've also started doing a bit is giving seminars and coaching sessions with Luftikus. It's actually quite nice to be able to help other people a bit.

[01:20:06] Having successes too, going out on routes with them, passing on knowledge. And I'm relatively broadly diversified there. Of course, I'm specialized in all things paragliding and in the long term, I definitely want to stay with that. But being an athlete is definitely limited. At some point, the body just can't take it anymore, or if you start getting minor aches and pains, it's just not healthy anymore at some point. The

[01:20:33] **Lucian Haas:** Chrigel runs the X-Alps Academy in Switzerland and basically trains the next generation of Swiss High-Can-Fly. Could you imagine something like that for yourself, for Germany?

[01:20:45] **Markus Anders:** Funny enough, I also asked Robin Friest once if the DRV is considering any funding for High-Can-Fly or something like that. And my follow-up thought was, why are the Swiss or the French so good? With the Swiss, the association is simply behind it. Then there's something like the X-Alps Academy, where Chrigel personally shares and passes on his knowledge and experience, and the whole thing is already being done in a very professional or professionally organized way. In France, there's basically the possibility to do paragliding in boarding schools, where they're already trained in tactics and so on.

[01:21:32] So the French are very strong in competition flying.

[01:21:36] We don't have anything like that here. And I mean, High-Can-Fly is really booming right now. Most people probably owed it a bit to the pandemic, bought some light gear, and are heading to the mountains. And there are also more and more young pilots who are up for doing border races, other competitions, and maybe even dreaming of doing X-Alps at some point. I can definitely imagine doing something in that direction. Now

[01:22:06] **Lucian Haas:** Tell me, what did Robin have to say about that?

[01:22:10] **Markus Anders:** He told me to reach out to him.

[01:22:12] **Lucian Haas:** Okay, he didn't shut it down immediately.

[01:22:15] **Markus Anders:** That's at least something. But he did hint at how the DHV operates. And you'll probably have to do a lot of convincing first and show some initiative. And to be honest, I can definitely imagine something like that, but I'm very limited on time at the moment because I'm still putting a lot into being an athlete and, on top of that, I'm not a professional athlete, I actually work at Skywalk at 75 percent.

[01:22:58] **Lucian Haas:** Okay, then let's leave that as a medium- or long-term outlook for now. Maybe at some point there will be a Hike and Fly Academy or further training offers, and so on, supported by Markus Anders.

[01:23:12] **Markus Anders:** We could just ask all the listeners: Who would be interested in something like that?

[01:23:19] **Lucian Haas:** They should get in touch with you, right?

[01:23:22] **Markus Anders:** yeah, or just comment under the podcast. I mean, yeah,

[01:23:29] **Lucian Haas:** That's true. Can we gather a few voices? So, people, if you've heard this, go ahead and leave a comment about who would be interested and how and what. Let's see what kind of ideas might come out of that.

Sometimes it's just these kinds of initiatives that somehow find their way eventually by chance, because it's meant to be that something like this exists.

[01:23:55] Markus, maybe you'll do this at some point. I'd think it would be great, but thanks for this conversation with so much background on your hike and fly career and everything you've experienced. Yeah, thanks for sharing all of that.

[01:24:08] **Markus Anders:** Yes, you're very welcome. I hope there's something interesting in there for all the listeners. That's for sure.

[01:24:25] **Lucian Haas:** That was episode number 73 of Podz-Glidz, featuring Markus Anders in conversation with Lucian Haas. In the show notes for this episode on Looglides, you can find a series of further links, including one to the E-Walk project.

[01:24:41] The paragliding blog Looglides is online at looglides.blogspot.com. Looglides is spelled L U minus G L I D Z. If you feel well-informed or well-entertained by me as a listener of Podz-Glidz and a reader of Looglides, then please give something back by supporting 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. If you can't decide what amount would be appropriate, feel free to use the following completely non-binding suggestion. How about one euro per podcast episode and two euros per reading month on Looglides? Of course, you can listen to a few episodes first or read Looglides over several months and then make a lump-sum contribution.

[01:25:33] Payments are easy to make via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on my blog Looglides, 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

Les courses de Hike-and-Fly sont au centre de la vie de Markus Anders. Cela comporte certains risques. Comment y fait-il face ?

Ceux qui ont suivi la carrière de pilote de Markus Anders au cours des dernières années peuvent être assez étonnés. Markus a accédé au sommet mondial du Hike-and-Fly en un temps relativement court.

2017 – il n'avait alors que deux ans de permis A et aussi de permis B – il a remporté pour la première fois le classement général de la compétition Bordairrace. Un an plus tard, il a répété ce succès, de plus, il est arrivé troisième au Salewa Ironfly.

Cela lui a permis de participer aux Redbull X-Alps en 2019.

Lors des X-Alps 2021, alors qu'il était sur la trajectoire du Top Ten, il a malheureusement dû se retirer blessé après un atterrissage raté. En novembre dernier, il a ensuite fait partie du cercle exclusif des meilleurs pilotes invités à la première compétition de Hike-and-Fly des Émirats arabes unis.

Cette compétition à Dubaï et dans le désert avait son propre style, parfois perçu de manière critique par une partie de la scène du parapente. Par exemple, les pilotes ont pu décoller du toit d'un gratte-ciel de 77 étages lors de la première tâche. Jamais auparavant, un parapentiste ne s'était élancé dans les airs de cet endroit.

Comment Markus a vécu cette première mondiale, quelles pensées lui sont passées par la tête et pourquoi il a accepté le risque malgré le sentiment d'être aussi une sorte de cobaye, il le raconte dans ce 73e épisode de Podz-Glitz.

Mais il y a encore beaucoup plus sur la langue : Markus parle notamment d'expériences marquantes lors d'un voyage Hike-and-Fly en Nouvelle-Zélande ; et à quel point les X-Alps et des compétitions similaires déterminent sa vie aujourd'hui.

Vers la fin, il s'agit d'un tout autre sujet : depuis 2020, Markus dirige chez Skywalk le projet E-Walk. Il s'agit d'un harnais avec un moteur électrique intégré comme aide à l'ascension pour le vol en thermique.

Récemment, le Luftfahrtbundesamt allemand a refusé l'homologation de l'E-Aufstieg comme nouvelle méthode de décollage pour les pilotes de parapente classiques. Est-ce que et comment cela va continuer avec l'E-Walk ? J'ai bien sûr posé cette question à Markus.

Si vous aimez ce podcast, vous pouvez soutenir mon travail. Vous découvrirez sur le site de Lu-Glitz, et plus précisément sur la page « Fördern », comment devenir contributeur très simplement et sans aucun engagement :

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

Musique de cet épisode :

Piste : Anomalous Hedges | Artiste : Mini Vandals

Bibliothèque audio sans droits d'auteur

Regarder & Télécharger : https://www.youtube.com/watch?v=5DXfB_Qtqoo

Liens :

- Chaîne Youtube : <https://www.youtube.com/channel/UC3sVo3UppulFtC99qHJ9Lpg>
- sur Instagram : <https://www.instagram.com/irgendwie.anders90/?hl=de>

- Page athlète sur Redbull X-Alps : <https://www.redbullxalps.com/athlete/markus-anders-1.html>
- Projet E-Walk : <https://e-walk.org/>
- sur Instagram : <https://www.instagram.com/uaehikeandflychampionship/?hl=de>
- sur Youtube : <https://www.youtube.com/channel/UCQacYrSG2GoM4PcerYBv6ow/videos>
- Bordairrace : <https://www.bordairrace.com/index.php/de/>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/01/podz-glidz-73-gladiatoren.html>

Transcript

[00:00:03] **Markus Anders:** J'ai eu vraiment l'impression que tout cela ressemblait plus à un combat de gladiateurs et que c'était en fait le divertissement et le spectacle qui passaient avant tout. Et avec cette idée, on peut bien sûr se demander, enfin, on pourrait presque être un peu le cobaye : on prend de très bons athlètes qui savent ce qu'ils font et on les fait sauter d'un gratte-ciel.

[00:00:43] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz,

[00:00:46] **Markus Anders:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:50] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Markus Anders et Lucian Haas au micro.

[00:00:59] Ceux qui ont suivi la carrière de Markus Anders ces dernières années peuvent être assez impressionnés. Markus a rejoint l'élite mondiale du Hike-and-Fly en un temps record. En 2017, alors qu'il n'avait son brevet A que depuis deux ans et qu'il venait d'obtenir son brevet B, il a remporté pour la première fois le classement général de la compétition Border-Race. Un an plus tard, il a réitéré ce succès, tout en terminant troisième au Salewa Ironfly. Cela lui a permis de participer aux Red Bull X-Alps en 2019. Lors des X-Alps 2021, il a malheureusement été blessé après un atterrissage raté, alors qu'il était sur la voie d'un top 10. Le mois dernier, il faisait partie du cercle exclusif des meilleurs pilotes invités à la première compétition de Hike-and-Fly des Émirats arabes unis.

[00:01:49] Cette compétition à Dubaï et dans le désert avait son propre style, perçu avec critique par une partie de la scène du parapente. Par exemple, les pilotes ont pu décoller lors de la première manche depuis le toit d'un gratte-ciel de 77 étages. Jamais auparavant un parapentiste ne s'était élancé dans les airs de cet endroit.

[00:02:09] Il raconte dans ce 73e épisode de Podz-Glidz comment Markus a vécu cette première mondiale, ce qu'il a pensé à ce moment-là et pourquoi il a accepté le risque malgré le sentiment d'être aussi une sorte de cobaye.

[00:02:25] Mais on aborde encore bien d'autres sujets. Markus parle notamment d'expériences marquantes lors d'un voyage en Hike-and-Fly en Nouvelle-Zélande et de la place que prennent aujourd'hui les X-Alps et les compétitions similaires dans sa vie. Vers la fin, on change complètement de sujet. Depuis 2020, Markus dirige chez Skywalk le projet E-Walk. Il s'agit d'un sellette avec un moteur électrique intégré, servant d'aide à la montée pour le vol en thermique. Récemment, l'Office fédéral de l'aviation allemand a refusé l'homologation de la montée électrique en tant que nouvelle méthode de décollage pour les parapentistes classiques. Je me suis bien sûr demandé à Markus si et comment le projet E-Walk allait continuer.

[00:03:08] Si vous aimez ce podcast, vous pouvez soutenir mon travail. Vous découvrirez sur le site de Lu-Glidz, plus précisément sur la page "Fördern", comment devenir contributeur très simplement et sans aucun engagement.

[00:03:27] Markus, une petite question pour commencer. Les Alpes, l'Himalaya, la Nouvelle-Zélande ou le désert ? Où aimerais-tu retourner voler ?

[00:03:38] **Markus Anders:** Eh bien, c'est une question difficile parce que le pilotage est tellement varié. C'est justement ce qui est passionnant : on peut aller dans le désert, dans l'Himalaya, dans les plaines ou en montagne. Mais pour être honnête, ce que j'ai préféré jusqu'à présent, c'est la Nouvelle-Zélande. Pourquoi ? Parce que c'était une région très sauvage, isolée et magnifique. Par endroits, sur l'île du Sud, on ne voyait vraiment que la nature vierge. Pas de routes, pas de sentiers, pas de lignes électriques, pas de câbles téléphoniques, rien d'autre. C'était sauvage, mais pas

intimidant pour piloter.

[00:04:24] Alors, dans l'Himalaya, tu as tout de suite des montagnes très hautes, très hautes, des glaciers, des treuils de glaciers et tout ça. Et là, on vole un peu plus, disons, tendu. En Nouvelle-Zélande, si je me souviens bien, c'était parfois vraiment du super vol. Mais on a aussi eu un peu de chance avec la météo là-bas. Je pense que comme la Nouvelle-Zélande est très, très changeante et sujette au vent, si on ne tombe pas sur une météo propice au vol, c'est évidemment autre chose. Mais pour ce qui est des impressions, j'ai juste adoré, c'était dingue.

[00:04:56] **Lucian Haas:** Si je me rappelle bien, tu es allé en Nouvelle-Zélande, je crois, pendant trois semaines, et tu y as fait une tournée en hike-and-fly. C'était quand ?

[00:05:03] **Markus Anders:** Exactement, au tournant de l'année 2017-2018, j'étais avec trois potes en Nouvelle-Zélande pour un voyage en bivouac. Au total, on y est restés six semaines, et on a fait trois semaines de bivouac. Notre objectif était de traverser les Alpes du Sud sur l'île du Sud, pratiquement du sud vers le nord. Mais en mode Hike-and-Fly.

[00:05:29] **Lucian Haas:** Et est-ce que c'est vraiment le cas pour une île comme celle-ci et ces Alpes du Sud, qu'elles sont si sauvages et isolées qu'on passe en fait presque trois semaines hors de la civilisation en voyageant là-bas ?

[00:05:40] **Markus Anders:** Plus ou moins. Enfin, quand on planifie un truc comme ça, on ne s'envole pas juste pour voir comment ça se passe. On a un peu regardé et il y a la chaîne principale, donc les hautes montagnes qui sont un peu diversifiées. Oui, exactement. Et c'est aussi le cas que sur la côte ouest, on se sépare du reste de l'île et là, sur le côté ouest, l'air humide s'accumule brutalement. Et on a aussi pas mal de pluie, c'est bien vert. Et entre les deux, je dirais qu'il y a vraiment souvent des vallées où on peut entrer, on peut y arriver, mais c'est très difficile d'accès à pied ou en voiture. Donc le parapente a...

[00:06:27] Oui, tout ça permet aussi de faire un peu d'off-road ou d'aller un peu au-delà des infrastructures.

[00:06:38] **Lucian Haas:** Et qu'est-ce qui te passionne le plus en Nouvelle-Zélande en ce moment, qu'est-ce que tu as trouvé de plus beau ? Est-ce justement parce qu'il y a cette nature sauvage que l'on peut explorer de manière relativement sûre en parapente ?

[00:06:52] **Markus Anders:** La Nouvelle-Zélande est une île, c'est la septième, enfin l'île du Sud.

[00:06:58] Sept cent kilomètres de long et peut-être 150, 200 kilomètres de large à son point le plus large. Et on a bien sûr l'influence de la brise marine. On a eu un vol où on était dans ce couloir avec des conditions thermiques vraiment super bonnes, peu de vent, et on a pu voir pendant le vol, au-dessus de 3000, comment la brise marine arrivait par l'ouest et l'est. Et on a pratiquement volé dans les vallées, pas juste le long des crêtes, mais je crois qu'on a dû faire quatre ou cinq sauts de vallée, où on a dû survoler des vallées qui semblaient interminables.

[00:07:44] Et puis, on voyait ces magnifiques rivières bleues serpenter et c'était vraiment une nature sauvage, quelque chose de très impressionnant, je dois dire, dans mes souvenirs. Et c'est pour ça que c'était l'un de mes meilleurs moments jusqu'à présent. Si

[00:08:00] **Lucian Haas:** Tu dis que des deux côtés, on voyait la brise de mer arriver, est-ce que vous étiez alors au milieu, en quelque sorte dans une zone de convergence, où vous pouviez aussi voler ?

[00:08:11] **Markus Anders:** Je suppose que c'était aussi une zone de convergence. Elle faisait environ 40 ou 50 kilomètres de large. On avait de superbes taux de montée, même dans une bonne zone à deux chiffres. Mais c'était un très bon vol. C'était tout simplement fluide à piloter et je suis assez sûr qu'un effet de convergence a aussi joué un rôle.

[00:08:35] **Lucian Haas:** Tu as fait ce voyage en Nouvelle-Zélande en 2017, 2018. Tu n'avais pas encore volé très longtemps, si je me souviens bien. Je crois que tu as passé ton brevet A seulement en avril 2015. Donc après deux ans, tu t'es lancé dans un voyage qui demande déjà pas mal de compétences, au point de dire : du vrai vol en milieu sauvage, du hike and fly, des décollages en zone sauvage, avec les sites de décollage et tout le reste. Est-ce que, avec le recul, tu étais déjà assez mature pour ça au niveau du pilotage ? Ou est-ce que tu t'es lancé dans quelque chose qui s'est finalement très bien passé, mais qui était peut-être déjà un peu au-dessus de tes capacités à l'époque ?

[00:09:14] **Markus Anders:** C'est une très bonne question, et je me suis effectivement déjà posé la question. Pas seulement pour la Nouvelle-Zélande, parce que je vois ça avec la jeunesse, parce que je ne suis plus le jeune sauvage, disons. Je suis plutôt un parapentiste plus âgé et expérimenté maintenant. Mais à l'époque, avec les deux ans, j'étais définitivement un candidat qui appartenait, disons, aux jeunes sauvages. J'ai passé mon brevet en avril 2015. Dès que c'était possible, j'étais en fait toujours au décollage. Parfois même quand le vent était trop fort. J'ai passé mon brevet dans le Jura Souabe. Et là, il y avait beaucoup de turbulences, beaucoup de fortes turbulences de vent.

[00:10:02] Et quand je ne volais pas pendant une semaine, c'était déjà une longue pause, disons. On fait énormément de vols, mais on progresse avec l'expérience. Et l'expérience, on ne l'acquiert qu'avec le temps. On s'est bien sûr approché de choses comme ça. J'ai commencé à voler avec Nikolas Mantos à l'époque. On a aussi fait un voyage en bivouac à travers les îles du Sud. On a fait les Alpes, ici dans les Alpes. C'était très passionnant, très cool. Je dirais que pour la Nouvelle-Zélande, c'est extrêmement difficile d'avoir une prévision fiable. Ou plutôt, le danger en Nouvelle-Zélande, c'est que la météo change aussi relativement vite. Et qu'on doit alors beaucoup improviser.

[00:10:48] Alors, on a définitivement eu une ou deux expériences qui se sont très bien passées. Mais c'est aussi juste parce qu'on a eu de la chance.

[00:10:57] **Lucian Haas:** C'est quoi... C'est quoi l'expérience la plus marquante qui te soit restée en tête, où tu te dis : là, j'ai vraiment eu de la chance ou...

[00:11:05] **Markus Anders:** Est-ce qu'on a vraiment eu de la chance ? On était quatre et trois d'entre nous ont eu, je dirais, une expérience où on s'est plutôt dit, ouh là, OK, heureusement que ça s'est bien passé. Pour moi, c'était plutôt inutile, en fait, le dernier jour du bivouac. On est remontés sur la montagne une deuxième fois. Le Vorkast avait dit que c'était bon, mais après, il y a eu une météo plus mauvaise qui est arrivée. Et on avait juste une couche de nuages vraiment épaisse au-dessus de nous. On a regardé sur la webcam parce qu'on avait du réseau. C'était une station de ski et on a pu estimer, à vue de nez, que la couche de nuages faisait environ 400 mètres d'épaisseur.

[00:11:50] Alors oui, c'était bien épais, pas juste un peu de brouillard ou une fine couche de nuages. Et on est... On n'est pas redescendus, on a décollé et on a traversé en naviguant pratiquement avec XCTrack. Ça veut dire qu'on a traversé,

[00:12:07] **Lucian Haas:** C'était vraiment une couche nuageuse dense et tu n'as rien vu ?

[00:12:09] **Markus Anders:** Ouais. On s'est reposés uniquement sur la flèche rouge sur XCTrack, en gros sur le GPS. Je veux dire, bien sûr, j'avais déjà joué avec les nuages avant et je pensais que ça allait plutôt bien se passer. Et puis, d'un coup, le cercle... la flèche a commencé à tourner assez vite. Et je me suis dit : "Hé, c'est pas possible." Et là, mon téléphone n'avait plus de bon GPS et j'ai fini par faire un grand cercle, ou je suis parti en grand cercle, et à un moment donné, je suis revenu sur la pente. Et puis, à un moment donné, ça a recommencé à biper parce qu'il y avait du vent en jeu, genre "OK, c'est pas top si tu es sur le point de dériver".

[00:12:54] Et puis j'ai vu des montagnes devant moi, de l'herbe. Des rochers. Et j'ai encore fait une courbe, tout s'est bien passé. Mais je vous dis, s'écraser avec un peu de vent arrière dans un versant herbeux parsemé de rochers, c'est pas forcément génial. Au final, ça ne nous a servi à rien parce qu'on a atterri directement au pied, et on aurait pu descendre à pied aussi. C'était 1500 mètres de dénivelé. Je veux dire, on était avec presque 30 kilos de matos. C'était le dernier jour, là où on a dit, à cause de la météo, on annule, et on avait déjà pas mal de dénivelé et de kilomètres dans les jambes. Mais bon. Qu'est-ce qui vous a poussés à prendre ce risque à l'époque ?

[00:13:42] Sur le plan de la réflexion ? Je veux dire, oui, c'est déjà un peu, disons, naïf. On décolle, on vole tout droit, on finit par sortir des nuages à un moment donné et ensuite on se pose.

[00:13:54] Que les instruments puissent lâcher dans une situation pareille, oui. On n'y a pas pensé, je veux dire, c'est ma leçon apprise. J'ai une boussole avec moi, une normale, elle ne peut pas tomber en panne. Mais maintenant, je ne compte plus dessus non plus. Enfin, je veux dire, en vol normal, on ne fait pas ça de toute façon.

[00:14:15] **Lucian Haas:** Est-ce que c'était une décision qui venait de toi de prendre tout le truc ? Dirais-tu que c'était peut-être l'un des moments les plus risqués de ta carrière de pilote ?

[00:14:26] **Markus Anders:** Bonne question. Oui, plus ou moins. Je veux dire,

[00:14:33] Actuellement, assez récemment, parce que je me suis encore posé des questions à propos de la conférence sur les X-SERPs. Pour les X-SERPs, j'ai eu un moment où je savais en fait que ce n'était pas très bon de se lancer tête baissée. Et c'était définitivement très risqué. Mais j'étais habitué à tout ça ou je savais bien gérer. Pour les compétences que j'avais à l'époque, je pense que c'était déjà risqué. Enfin, se fier aveuglément aux instruments dans un environnement où il y a quasiment des obstacles juste à côté de toi.

[00:15:11] Oui, ce n'est pas encore tout à fait réfléchi.

[00:15:16] **Lucian Haas:** Peut-être qu'on reviendra sur le sujet du risque plus tard. Je vais revenir un peu au début. J'avais cité quatre choses : les Alpes, l'Himalaya, la Nouvelle-Zélande et le désert. Si tu devais dire où tu as vraiment envie d'aller voler et où tu en as moins envie, où placerais-tu le désert dans cet ordre, comment le classerais-tu ?

[00:15:40] **Markus Anders:** Eh bien, j'ai même fait mon vol en plaine le plus long dans le désert. Mais en Afrique du Sud.

[00:15:48] Le désert n'est intéressant que parce qu'on n'a probablement pas l'habitude de voler là-bas. Mais si je regarde pourquoi, pourquoi, pourquoi j'ai choisi d'aller vers les montagnes ? C'est parce que je viens à l'origine des plaines. Pourquoi je préfère voler en montagne et moins en plaine ? Eh bien, pour moi, c'est la variété. Si je me suis mis au pilotage, c'est parce que je me déplaçais beaucoup en montagne avant. Et chaque montagne a sa propre singularité. C'est pour ça que j'aime voler autour des sommets, les observer et découvrir de nouveaux paysages montagneux. La plaine m'attire aussi, mais plutôt pour l'aspect technique du vol et la variété, et moins pour, disons, profiter de la nature.

[00:16:37] Je classerais le désert comme quelque chose d'un peu plus lointain.

[00:16:41] **Lucian Haas:** Alors, tu as participé en novembre 2021 à la première championnat de Hike and Fly des Émirats arabes unis. Il y avait aussi cette dimension de vol dans le désert. Qu'est-ce qui t'a attiré là-dedans ?

[00:16:55] **Markus Anders:** Oui, tout ça est arrivé assez spontanément. Pour les X-Alps, le gars nous a demandé qui était en fait le principal moteur derrière les UAE Hike and Fly Championship ?

[00:17:12] ...si, lors de la Pre Week aux X-Alps, si on n'aurait pas envie de participer à une sorte de championnat de Hike and Fly. Et ma première pensée a été : ouah, mais on va faire du Hike and Fly où ? On va grimper sur des gratte-ciel ou on va devoir marcher dans le désert ?

[00:17:32] Et j'ai dit : oui, envoie-moi bien des infos et je vais regarder ça. Un peu plus tard, on a reçu des informations et il y avait effectivement un truc genre Hike and Fly sur des gratte-ciel. Et bien sûr, il y a aussi des montagnes aux Émirats arabes unis au nord-est. Elles ne sont pas si basses, presque 2000 mètres de haut, ce qui est intéressant en principe. Et bon, il y avait aussi une manche dans le désert. Qu'est-ce qui m'a poussé à y aller ? Je trouvais simplement les Émirats arabes unis séduisants parce que c'est quelque chose de complètement nouveau en termes de vol, parce que des questions se sont posées. Genre, c'est cool si on décolle maintenant sur la plage d'un gratte-ciel et qu'on vole là,

[00:18:21] tu as aussi quasiment la brise de mer et de terre. Est-ce qu'on peut le ressentir ? Est-ce qu'il y a de la thermique sur les façades des immeubles par en bas ? Comment se passe le décollage là-haut, au juste ? Parce qu'au final, on a une arête vive. C'est un décollage en falaise brutal. Rien n'est vraiment trivial. Et pour moi, c'était simplement, disons, le côté nouveau d'un point de vue aéronautique qui était séduisant. Et c'est pour ça que j'ai décidé de tenter l'expérience.

[00:18:50] **Lucian Haas:** Emmenez-nous un peu à Dubaï et aux Émirats arabes unis. Qu'est-ce qui vous a le plus marqué dans cet événement ? Que ce soit le pays, les gens, les paysages, les expériences de vol ou quoi que ce soit d'autre ? Tout...

[00:19:06] **Markus Anders:** C'était sans doute le saut depuis le gratte-ciel, parce qu'au final, c'était plus ou moins ça qui a le plus bluffé les participants. Et je pense que c'est pour ça que chacun a pris la décision d'y aller. Le saut du gratte-ciel, c'était...

[00:19:25] **Lucian Haas:** Un hôtel de plus de 70 étages où vous étiez. En haut, il y avait une piscine sur le toit, une très grande. Et juste à côté, il y avait une plateforme d'où vous deviez ou pouviez partir. C'était comment ?

[00:19:43] **Markus Anders:** Exactement, il y avait 77 étages, 300 mètres de dénivelé. C'était bizarrement brutal, parce qu'en fait, c'était un format de compétition qui n'avait jamais vraiment existé jusqu'à présent, avec des catégories par compétition et avant chaque compétition, on regarde un peu le lieu. Et on était sur le gratte-ciel lors de la journée de visite et on a vu la plateforme, qui n'était de fait pas encore finie ; il y avait un échafaudage et des plaques posées en vrac. Tout le monde s'est demandé : est-ce qu'ils veulent nous faire marcher ou est-ce qu'il va encore se passer quelque chose ? Et demain, c'est la compétition, comment on est censés partir d'ici ?

[00:20:26] Et ils ont réussi à tout mettre en place pendant la nuit pour qu'il y ait une belle plateforme. Mais on a discuté assez longtemps la veille de la manière dont on allait organiser la compétition, parce qu'un départ comme celui-là est très technique et très risqué. C'est évidemment problématique si tu accumules de la pression à cause de la compétition, pour prendre plus de risques. On s'est demandé si on devait faire la première compétition juste pour le fun, où tout le monde peut participer mais personne n'est obligé, ou si on devait en faire une compétition de course pure. Ce qui s'est passé finalement, c'est qu'on monte une fois l'escalier,

[00:21:13] ...alors on peut démarrer ou redescendre. Et ensuite, il fallait encore faire un petit bout sur le sable pour aller dans le "Go". Sur la plateforme, ça va relativement vite. Je veux dire, lors du premier départ, j'étais le deuxième à partir. Mais beaucoup ont essayé avant moi et il y a eu énormément d'abandons au départ. Est-ce que vous avez eu quelque chose comme ça ?

[00:21:34] **Lucian Haas:** C'était tiré au sort ou quelque chose comme ça ? Enfin, je me rappelle juste avoir vu la veille, quand tu as dit ça, là où il y avait encore cette structure en planches, qu'il y avait aussi des photos sur Instagram où des gens écrivaient des commentaires genre : « Hé les gars, ne vous tuez pas, ne partez pas et tout le reste. » Et il y avait aussi un petit clip vidéo très sympa avec Chrigel Maurer, où il disait cette belle citation en anglais, mais je vais la dire en allemand maintenant, où il disait que la meilleure tactique serait probablement de ne pas partir le premier. Enfin.

[00:22:06] Je ne sais pas, l'autre doit se jeter dans le vide. Et après, je verrai comment ça se passe. C'était vraiment l'ambiance qui régnait parmi vous ?

[00:22:14] **Markus Anders:** On est montés par petits groupes et ceux qui étaient, disons, les premiers en haut à redescendre avaient déjà l'air plutôt pâles, mais la plateforme n'était tout simplement pas encore finie. Et le deuxième jour, il y avait plutôt de l'excitation. Et oui, une sorte de défi. Oui, c'est faisable, on va y arriver. Et là, le vent a aussi relativement bien joué parce qu'il venait de côté. Et ça veut dire qu'on pouvait en fait déployer la aile, un peu la contrôler et ensuite décider. Oui, j'arrête ou alors je cours juste par-dessus le bord ? Eh bien

[00:22:57] **Lucian Haas:** C'est vrai que vous avez été, je crois, les premiers à jamais à décoller de là-haut. C'est vraiment quelque chose, c'est une première. On ne sait pas vraiment ce que font les conditions de vent autour d'un tel gratte-ciel. Quels types de turbulences ou d'autres phénomènes se forment là-bas ? Est-ce qu'on se sent un peu comme un cobaye ? Ou est-ce que c'est juste de l'excitation ? Je veux essayer maintenant. Ça fait quoi ?

[00:23:23] **Markus Anders:** Ouais, alors pendant la première compétition, je n'ai pas eu du tout cette impression, parce que là, c'était plutôt une question de défi personnel. Et je trouvais ça brutal. C'était passionnant de voir comment les autres athlètes s'y prenaient. Pour la technique de départ, certains sont même montés presque un étage plus haut et ont sauté par-dessus une rambarde, une sorte de balustrade, un peu par-dessus une balustrade. Mais ensuite, bien dans le vent. On est partis avec un vent latéral qui venait en fait un peu de biais par derrière, et on a toujours attendu les bonnes phases.

[00:24:05] Et oui, enfin, j'ai fait tout ça par intérêt personnel ou par défi personnel. Mais avec le recul, on peut carrément se poser la question, parce que je me la suis posée assez longtemps le troisième jour, ou j'y ai un peu réfléchi.

[00:24:27] **Lucian Haas:** Aussi sur ce départ. Tu as bien réfléchi après coup à ce départ de l'immeuble. À quel point c'était vraiment pertinent.

[00:24:33] **Markus Anders:** <|channel>-<|channel>thought <channel>Alors sur toute la compétition. Pourquoi ? Enfin, au troisième jour, il y a eu deux accidents et il y a eu une manche, je dirais, qui est un peu mal placée, parce qu'on est en quelque sorte encouragé à foncer à fond le long d'une crête tout le temps.

[00:24:52] **Lucian Haas:** C'était une manche dans le désert, donc là où vous avez quasiment du désert de sable, et au milieu, il y avait un genre de dents de scie, une crête rocheuse, sur laquelle vous avez fait une sorte de manche de course en soaring. Ritsch, ratsch, là

[00:25:04] **Markus Anders:** longitudinale. C'était une crête rocheuse de 15 kilomètres en plein désert. Et il s'agissait de voler en faisant des Ritsch, Ratsch le long de la crête. Quand on définit une telle manche, on devrait déjà réfléchir aux scénarios en cas d'accident, parce qu'on vole à fond, juste au-dessus du terrain. Ou on est motivé, je dis bien que tout le monde ne l'a pas fait et qu'il y en a qui volent avec discernement, mais ce n'était quand même pas sans risque. Parce qu'au niveau de la crête rocheuse, il y avait quasiment de toutes petites collines en amont qui, avec un vent de 30, créaient quand même des turbulences pas du tout négligeables.

[00:25:55] Et oui, il y a fini par y avoir un accident et ça m'a vraiment beaucoup tourmenté que, bien qu'on ait dit qu'un hélicoptère arrivait après deux heures et demie, la victime ait été récupérée avec une voiture de police, alors qu'il était écrit qu'elle était gravement blessée au dos. Et là, on se demande : qu'est-ce que je suis en train de faire ici ? Oui, j'ai eu très l'impression que tout ça ressemblait plus à un combat de gladiateurs et que c'était surtout le divertissement et le spectacle qui priment. Et avec cette idée, on peut bien sûr se demander : bah, on pourrait bien être un peu le cobaye, prendre de très bons athlètes qui savent ce qu'ils font et les faire décoller de cet immeuble.

[00:26:46] Pour

[00:26:46] **Lucian Haas:** les images et tout ça, c'était en tout cas une très bonne idée, parce que maintenant, d'un point de vue marketing, ça profite autant à Dubaï qu'à la scène du parapente, qui récupère de très belles images où l'on peut montrer le parapente devant un décor urbain très captivant. Ça fait vraiment quelque chose, évidemment.

[00:27:10] **Markus Anders:** Oui, oui, bien que là, je suis bien sûr.

[00:27:16] C'est vrai, les vidéos et les images sur les réseaux sociaux ont vraiment fait un carton. Mais si c'est le cas, c'est aussi parce qu'il y avait un réel intérêt de la part des athlètes à y aller, à essayer ça pour la première fois. On ne les y a pas forcés. Ils n'ont pas non plus reçu une grosse prime qui les aurait poussés à prendre le risque de se lancer, disons, mais plutôt simplement : c'est quelque chose de complètement nouveau. J'essaie et soit ça marche, soit je ne le fais pas. Comme c'est quelque chose de totalement inédit, ça a fini par créer tout ce battage médiatique.

[00:27:57] **Lucian Haas:** Et qu'as-tu pensé, plus précisément, de cette compétition aux Émirats arabes unis ? Qu'as-tu pensé de ce format si on le regarde comme une discipline de course ? Ce qui m'a frappé, c'est surtout la dernière manche, la quatrième, où vous avez encore dû faire des allers-retours dans le désert sur cette crête, avec des points de virage à l'extérieur où il fallait atterrir, puis repartir en courant vers la crête elle-même. Ça m'a un peu fait penser à une course de Formule 1, enfin, il y a un parcours et ils se suivent vraiment les uns après les autres en se dépassant. Et parfois, vous montez la pente en kite et l'un démarre 50, ou pas 50, mais peut-être dix mètres plus bas que l'autre, et avec ça, il a déjà un petit avantage, ou pas, parce qu'on se demande : est-ce qu'il va réussir à se rattraper pour pouvoir vraiment le suivre ou pas, et tout ça. Enfin, j'ai regardé ça par moments dans les vidéos après coup, pas tout en direct, bien sûr.

[00:28:47] Personnellement, j'ai trouvé que c'était un format très intéressant et passionnant à regarder, une nouvelle approche. Est-ce que pour vous, en tant que pilotes, c'est aussi un format qui pourrait éventuellement avoir un avenir d'une certaine manière ?

[00:28:59] **Markus Anders:** Absolument. Je ai trouvé que la compétition en général, avec ce format de compétition, était aussi très intéressante. Ça n'avait pas tant à voir avec un championnat de High-Kid-Fly, mais plutôt avec une nouvelle compétition intéressante, tout simplement. Bien sûr, il fallait être un peu en forme, mais la condition physique n'était pas déterminante pour bien réussir. La première compétition était une pure course à pied. D'accord, la deuxième compétition en montagne était vraiment du très beau High-Kid-Fly, pas à cause de l'environnement. On a monté une route goudronnée, puis on a pris un raccourci hors piste à un moment donné, mais là, il s'agissait vraiment de poker.

Lors de la deuxième ascension, je monte à pied ou j'essaie de décoller en profondeur et de monter en volant.

[00:29:47] Et c'était, c'était une course très serrée entre les deux groupes de tête. L'un a couru, l'autre a volé. Et surtout dans le désert, cette combinaison, ça ne vérifie pas seulement le vol, disons, d'un bon pilote, mais aussi comment je gère l'aile, est-ce que je monte à pied, est-ce que je la porte, est-ce que je la déballe, je fais du kite en montée, les compétences de ground-handling. Donc c'était, c'était tout simplement une compétition de parapente polyvalente. Vu comme ça, c'était aussi une course très tactique. Une course très tactique. Et ça a déjà été très amusant. Donc je ne serais pas surpris si, si ailleurs un format similaire est quasi

[00:30:37] ...ou si le format est repris sur une échelle similaire et organisé de la même manière.

[00:30:44] **Lucian Haas:** Si on annonçait encore une compétition de Hike-and-Fly à Dubaï en 2022, est-ce que tu y participerais à nouveau ?

[00:30:50] **Markus Anders:** Non, je ne participerais plus, parce que ce qui m'a attiré, disons, je l'ai vu. Je pense avoir vu énormément de choses. Mais il n'y a pas plus à voir là-bas, pour ainsi dire. Et comme le temps est limité, je préférerais investir ce temps ailleurs, dans quelque chose de plus beau. Je suis plutôt un type de montagne. Je ne peux plus dire, disons, que je découvre quelque chose de nouveau, parce que j'y suis déjà allé. Enfin, oui.

[00:31:30] **Lucian Haas:** Tu participes à des compétitions de Hike-and-Fly de toutes sortes. Maintenant, il y a celle dans le désert, puis tu as déjà mentionné X-Alps. Tu as aussi participé à différentes Cross-Alps et autres, et tu as même gagné, Salewa, Ironfly et ainsi de suite. Quel genre de compétition de Hike-and-Fly te plaît le plus, au final ? Elles ont toutes un caractère un peu différent, que ce soit au niveau de la durée, du choix des itinéraires ou aussi de ce qu'elles demandent en termes d'exigences pour toi sur le parcours. Quel format trouves-tu le plus beau pour toi ?

[00:32:04] **Markus Anders:** Ce sont en fait des courses de Hike-and-Fly qui durent plusieurs jours et imposent un certain itinéraire. Pas complètement, mais via des points de passage. Donc Dolomiti Superfly, Ironfly, XPU est aussi carrément cool. C'est pour ça que je suis en train de voir si je m'inscris encore. La date limite est fin décembre ou alors X-Alps. Parce que ça se rapproche pas mal de ce que j'associe au Adventure-Flying. En gros, on a un itinéraire donné et on essaie de le parcourir avec la météo qu'on a.

[00:32:52] Et tout ça comporte tellement de variables que ça rend le truc un peu opaque. On peut beaucoup planifier, on peut beaucoup réfléchir, mais au final, c'est toujours différent de ce qu'on avait imaginé ou pensé. L'incertitude et l'improvisation au sein même de la compétition, ça a vraiment un côté aventure et c'est en fait ce qui me fascine le plus et ce qui me fait le plus plaisir.

[00:33:24] **Lucian Haas:** Parmi toutes ces compétitions dont on a parlé, est-ce que tu dirais que c'est la X-Alps qui vous procure le plus de plaisir, ou est-ce simplement la plus importante parce qu'elle est la plus grande dans sa forme ?

[00:33:37] **Markus Anders:** En termes de plaisir, je dirais même que les plus petites sont plus belles et meilleures, parce qu'on n'a pas autant d'efforts à fournir pour toute la compétition. Les X-Alps, les équipes aux X-Alps, tout est devenu tellement professionnalisé maintenant. J'avais une équipe avec cinq supporters, deux véhicules, un kiné, quelqu'un pour la nutrition. Ça devient juste énorme en termes d'effort. Et pour une compétition plus petite, on a un supporter et tout est plutôt un peu minimaliste et à petite échelle. Je trouve que ça correspond mieux au parapente. Quand on, quand on est déjà, je veux dire, tout le monde dit un peu genre "Oui, ici, je vole avec ma propre force ou je me déplace avec ma propre force et je vole avec la nature" et tout ça, avec des ascensions thermiques.

[00:34:31] Je me déplace là-dedans. Mais j'ai quand même un véhicule ou toute une équipe qui m'accompagne à travers les Alpes et des milliers de kilomètres sont parcourus. Sur le plan écologique, tout ça est en fait un peu absurde. Et aux débuts de la X-Alps, c'était encore comme ça : on avait un supporter et c'était tout. C'était plus de l'aventure, quelque chose de minimaliste. Et maintenant, la X-Alps est simplement une course, une course professionnalisée, et on voit aussi sur les compétitions plus petites que le niveau et le professionnalisme augmentent.

[00:35:17] Mais tout cela reste dans un cadre acceptable et l'effort reste limité.

[00:35:24] **Lucian Haas:** Si on regarde toutes ces compétitions, quelle est, selon toi, peut-être une compétence souvent méconnue dont on a besoin pour réussir dans ce genre de compétition ?

[00:35:39] **Markus Anders:** Je dirais clairement un peu le don de l'observation et de l'improvisation. On peut bien sûr être l'athlète le plus en forme et dépasser tout le monde, ou le meilleur des compétiteurs de compétition. Mais quand tu es seul, tu ne peux contrôler personne et tu n'es pas autonome. Tu n'es pas autonome dans ta façon de faire. Et ce qui m'aide énormément, quand je suis assez libre dans mon état d'esprit, c'est de pouvoir me regarder un peu. Dans quel domaine de performance suis-je ? Quelle est ma condition physique ? Et de pouvoir toujours regarder et avoir la flexibilité de m'écarter des plans pour chercher quelque chose de mieux.

[00:36:31] Et si je vois un trou solaire quelque part et que tout se referme ou qu'un oiseau fait n'importe quoi, alors que normalement il ne peut rien se passer, je peux quand même y aller. Si j'ai juste un plan très strict, alors tout ça ne fonctionne pas. Et voir ça, à mon avis, c'est plutôt un talent d'improvisation, le don d'observer et de rester simplement serein.

[00:37:03] **Lucian Haas:** Comment est-ce qu'on garde ça en compétition ? Je peux imaginer, même pour l'X-Alps, qu'on jette un œil au live-tracking entre deux étapes ou qu'on fasse une pause avec ses supporters et qu'on regarde ensemble. Où en sont les autres ? Et sinon, on voit alors : « Ah, je suis encore en retard » ou autre chose. Quelle pression s'accumule pour qu'on finisse par perdre ce mindset, cette ouverture, cette capacité à vraiment se laisser porter par la situation pour avancer aussi vite ?

[00:37:28] **Markus Anders:** Oui, énormément. Lors des premières X-Alps, je me suis lancé tête baissée. À un moment donné, j'étais épuisé. Avec l'épuisement, on devient évidemment plus vulnérable. On n'est plus aussi en forme mentalement, on ne prend plus de recul sur tout. Et là, à un moment donné, ça ne va plus que dans un seul sens. J'ai vraiment développé une sorte de tunnel après sept ou huit jours, et à partir de là, ça n'allait plus vraiment très bien pour moi. J'ai essayé d'analyser tout ça, j'en ai beaucoup discuté et j'ai aussi essayé de me renforcer mentalement. Par exemple, j'ai dit à mes supporters : « Hé, regardez, n'hésitez pas à regarder le live-tracking. »

[00:38:19] Disons, par stratégie. Quand une équipe part peut-être en montagne ? Quelles options d'itinéraires choisissent-ils ? Mais ne me dites pas à quel point nous sommes en forme et essayez aussi de mettre ça de côté, parce que pour les X-Alps, il est extrêmement important de prendre des décisions bien réfléchies et de ne pas faire d'erreurs. Et si quelqu'un est premier ou si je suis premier — je vais parler de moi pour l'instant — alors je me réjouis, les émotions entrent en jeu et les émotions poussent, disons, à faire des choses qui ne sont peut-être plus si bonnes sur le long terme, c'est-à-dire par rapport aux X-Alps, comme par exemple si je pousse trop maintenant.

[00:39:06] Je suis premier, je donne encore plus de gaz. On ne peut pas être plus efficace en se mettant encore plus de pression. Donc, pour moi, ça ne marche pas. Et c'est pour ça que j'ai toujours essayé, avec certaines tactiques ou des questions, aussi des questions que je me suis posées à moi-même, de me ramener systématiquement à un niveau de sérénité, pour que je puisse, en quelque sorte, prendre du recul et m'évaluer : « Hé, comment je suis en train de gérer là ? » Parce que je me suis aussi... J'étais même pratiquement premier au point de retour à la maison le deuxième jour. Et là, on remarque bien que dès que tu arrives à un panneau où tu signes en étant le premier. Et là, je me suis aussi un peu perdu, que...

[00:39:53] que je me dis que je suis devenu, genre, plus rapide d'une certaine manière. Et là, je me suis rendu compte : « Ok, je suis à bout de souffle. » Et je me suis demandé : « Pourquoi je fais ça maintenant ? Est-ce que ça a du sens ? » En fait, non, et je me suis activement freiné à nouveau. Et l'énergie pour faire ce genre de choses, je dirais qu'on peut très bien la mobiliser au début. Mais avec la course qui se poursuit et parce que les X-Alps sont si longues, ça devient très difficile vers la fin.

[00:40:20] **Lucian Haas:** C'était ton chemin vers ces X-Alps ? En 2015, on a dit que tu venais d'obtenir ton brevet A. En 2019, tu as déjà participé aux X-Alps. Donc quatre ans plus tard, c'était ton chemin vers les X-Alps. Est-ce que tu t'es planifié ça d'une manière ou bien est-ce que l'idée était déjà fixée dès le début et que tu as vraiment orienté ta carrière de pilote vers ça, ou est-ce que c'était finalement le fruit du hasard que tu y as atterri ?

[00:40:47] **Markus Anders:** Oui, c'est assez drôle. J'ai fait mes études à Stuttgart et j'avais un colocataire qui avait même commencé le parapente avant moi. Et un jour, il m'a parlé des X-Alps. Je n'arrivais pas du tout à croire que des gens avec un sac à dos de dix kilos marchent pendant dix jours d'affilée ici, sur 40, 50, 60 kilomètres, et qu'en plus ils font genre 3000 mètres de dénivelé positif par jour. J'étais déjà relativement sportif, mais je dirais que j'ai peut-être déjà fait 30 kilomètres lors d'une randonnée quelque part, et là, j'étais complètement épuisé. Enfin, lors d'une randonnée en montagne avec des chaussures lourdes et tout ça. Mais je n'ai jamais vraiment envisagé à l'époque de participer aux X-Alps.

[00:41:37] Quand mon colocataire a commencé le vol, ça ne m'a pas vraiment accroché non plus. C'est seulement lors d'une haute montagne que je l'ai vécu en direct, genre : « Hé, là, quelqu'un vient de descendre d'un quatre-mille en parapente », et que j'ai réalisé que c'était plutôt cool. Ça s'est développé petit à petit. Donc, je suis arrivé au vol de distance plus ou moins par hasard et par auto-motivation. J'avais un site de vol qui était à 15 kilomètres de chez moi et à un moment donné, je me suis dit : « Ouais, je peux rentrer du site de vol. Je n'ai pas besoin de voler tout le temps sur le site. » J'ai essayé ça plusieurs fois, je me suis souvent posé par terre, et à la fin, j'ai réussi. Et là je me suis dit : « OK, cool, je peux quasiment me fixer un objectif et essayer d'aller jusqu'à destination. »

[00:42:26] Et puis j'ai essayé avec un site de vol plus éloigné et j'ai réussi aussi. Et c'est comme ça que je me suis mis au vol de distance, étape par étape. Et en 2016, j'ai fait ma première compétition de Hike and Fly. C'était le Border Race à Levico. Et j'ai juste participé parce que je trouvais ça passionnant de faire uniquement du Hike and Fly pendant 33 heures. Et puis arrive un jour où on peut, disons, regarder la météo et voir un peu, d'accord, la météo n'est pas terrible. Pour la première fois, ça a l'air assez orageux pour le lendemain et à un moment donné, il pleut. Et le deuxième jour est vraiment mauvais.

[00:43:11] Et là, on se demande évidemment si on y va vraiment et si on participe. En général, on choisit les conditions météo idéales pour voler. Mais on y est quand même allés, Nico et moi.

[00:43:25] Et la première journée s'est finalement plutôt bien déroulée. Et je suis parti pour mon cinquième vol de 100 kilomètres pendant le Border Race, le jour où je pensais justement qu'il était impossible de voler aussi loin. On a volé de Levico à Feldtrip jusqu'à Peluno, puis un peu sur le chemin du retour. Et puis la deuxième pompe, c'était simplement de parcourir encore 100 kilomètres à pied en 24 heures. Je n'avais jamais entraîné une telle distance. Et c'était genre 105 kilomètres. J'aurais pu le faire dans les temps, mais après 95 kilomètres, je me suis simplement bloqué la cheville sur l'asphalte. Mais j'y étais quand même. J'ai fini par abandonner, pour ainsi dire, ou je n'ai pas atteint l'objectif.

[00:44:13] Mais j'ai remarqué que, d'un côté, c'est super cool et ce ne sont pas des jours de vol parfaits, mais on essaie d'en tirer le maximum, d'aller voler et de profiter de ce qu'on obtient. Et d'un autre côté, c'est une façon de tester un peu son corps, de tester ses limites et de se demander : qu'est-ce que je suis capable de faire, au juste ? Ça m'a vraiment étonné de voir que je pouvais marcher presque 100 kilomètres, alors que je ne m'étais pas entraîné pour ça.

[00:44:43] Et ça m'a fait beaucoup de plaisir. Et puis j'ai refait le Border Race en 2017. J'étais même très bien et à la fin, j'ai même gagné le classement général. Et là, je me suis bien demandé : "Waouh, je ne vole pas depuis si longtemps, pourquoi j'ai gagné ? Est-ce que c'est... j'ai eu de la chance ?" En 2018, j'ai fait d'autres compétitions de Hike & Fly et ça s'est passé super bien, j'ai gagné beaucoup de compétitions, j'ai eu de très bons classements dans beaucoup d'autres et ça m'a plu. Et puis des gens m'ont déjà dit : "Waouh, hey, vu la façon dont tu gagnes les compétitions de Hike & Fly et les résultats que tu obtiens, participe aux Xherps." "Waouh, non, les Xherps, c'est trop pour moi."

[00:45:28] Et puis en 2018, après l'Ironfly, je me suis vraiment dit que je pourrais carrément postuler pour les Xherps, parce que je vais bientôt terminer mes études. Et c'est en fait une opportunité maintenant. Et si je suis pris, alors je peux, je peux en profiter, parce que j'ai beaucoup de temps en ce moment. Alors je postule. Et j'ai été pris et j'étais bien sûr ravi. Mais je vous dis, au début, j'ai vraiment cru que c'était un peu le fruit du hasard. Mais dans l'ensemble, j'avais déjà beaucoup volé, j'avais fait énormément de progrès, parce que je volais vraiment presque chaque semaine, même pendant l'hiver. Et là, ce n'est plus si farfelu de faire les Xherps après quatre ans.

[00:46:16] Je crois que Benoit Uther n'avait volé que quatre ans lors de sa première participation aux Xherps.

[00:46:23] **Lucian Haas:** ça veut dire que ça dépend surtout de beaucoup voler, beaucoup voler dans toutes les conditions météo possibles qui sont encore moyennement flyables, enfin qui ne sont pas dangereuses. Pour ensuite vraiment, enfin c'est là qu'il faut simplement développer l'expérience, les compétences et tout ça, pour pouvoir tenir le coup dans de telles compétitions.

[00:46:39] **Markus Anders:** Oui, non, surtout prendre soi-même la décision d'aller voler. Je pense que c'est ce qui m'a le plus fait progresser : le fait de regarder moi-même la météo dès le début. Genre, « Tiens, ça a l'air bon pour voler, je vais y aller ». Puis le vent était trop fort et à un moment donné, je me disais : « Ok, là c'est nickel pour le vol de pente. Là, c'est peut-être pas si génial, je peux m'épargner ça aujourd'hui ». Et puis, disons, continuer à évoluer.

[00:47:07] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que tu as fini par le savoir par toi-même. Sur ce chemin-là, combien de mauvaises expériences as-tu vécues ? Ou est-ce que c'était, comme on dit si souvent, on a sept vies et qu'en tant que débutant, on en consomme au moins six, parce qu'on traverse plein de situations qu'on ne comprend pas du tout et qu'au final, on se retrouve heureux en bas en se disant : « OK, là, je ne devrais peut-être plus aller voler » ou quelque chose comme ça.

[00:47:33] **Markus Anders:** En fait, pas tant que ça. Je veux dire, la Nouvelle-Zélande était clairement une histoire de voler sans repères dans la soupe. Mais pour le parapente normal, je n'ai pas eu tant d'expériences marquantes. Par contre, j'ai fini par commencer à réfléchir à tout ça, parce que je veux dire, tôt ou tard, on finit par capter des trucs. On n'est pas au courant des accidents et on se fait évidemment des réflexions du genre : « Oh là là, bon, je veux dire, si quelque chose arrive, on tombe du ciel. » Et au début, au début, on a comme une sorte de sentiment d'immortalité et, à travers l'expérience,

[00:48:20] Là, on réfléchit plus. Et maintenant, je réfléchis pratiquement à chaque vol que je fais. Enfin, pas forcément pour un vol de pente. Ce sont de belles expériences, mais quand je fais, disons, des vols de distance ou des compétitions ou que je vole dans des conditions où je me dis, oui, d'accord, là c'était limite. Là, je réfléchis beaucoup aux vols, parce que pour moi, le plaisir, la joie et l'expérience passent avant tout. Et si je ramène ça aux X-Alps, avoir pris plus de risques ne m'aurait absolument pas fait progresser. Au contraire, je me serais peut-être blessé plus tôt ou quelque chose comme ça. Mais en 2020, j'ai eu une expérience, disons, plus marquante.

[00:49:10] Ce n'était pas du tout une journée si difficile. Il y avait un peu de vent lors du Border Race au Hochschwab. J'ai décollé en deuxième position après la Messnerin. Et niveau conditions, il y avait déjà un bon vent. Environ 20, peut-être 25 km/h par rafales. Assez à l'ombre. Peu de thermique. Et Simon Oberaner a décollé devant moi et il a même lâché les freins juste après le décollage pour remonter le sac à pied et pouvoir monter dedans. Et moi aussi, j'ai gonflé mon aile, je l'ai manipulée un peu au-dessus de moi et elle était super bien alimentée de manière laminaire, elle tenait bien là, sans turbulences. Et puis j'ai décollé et deux secondes plus tard, j'étais juste comme une...

[00:49:58] comme un poing invisible m'a projeté vers le haut et j'ai eu de gros Klapper à gauche et à droite, puis je suis tombé en arrière. À cause de la résistance accrue, j'ai eu une descente extrême. J'ai d'abord regardé vers le bas. OK, je vole assez stablement. Je m'appuie maintenant et j'ai alors, presque par réflexe, déjà essayé de regonfler la aile. Mais la hauteur n'était pas, pas très élevée. Et puis j'ai atterri un peu brutalement contre une paroi rocheuse et je me suis...

[00:50:31] je me suis les mains écorchées et les sangles étirées, donc c'est fini assez mal. Mais là, je me suis dit, parce que de temps en temps je me fais aussi avoir, que juste après le décollage, je devrais peut-être, oui, peut-être juste un instant attraper le sac à jambes ou faire ce genre de trucs. Et si je l'avais fait dans ce cas, je me serais probablement pris une sacrée, une sacrée claque. Ou alors, il y a même une vidéo de ça, mais pas en ligne. Je l'ai regardée assez longtemps et j'ai réfléchi, et en fait, j'ai tout, tout bien fait. Mais parfois, il arrive des choses que, que l'on n'a pas sur le radar, qui ne sont pas prévisibles. Parce que là, c'est juste une thermique très forte, étroite et petite qui a décollé. Peu de temps après que j'ai pratiquement décollé ou pris la décision de décollage.

[00:51:19] Et là, on commence évidemment à un peu trop réfléchir à ces trucs. Si

[00:51:28] **Lucian Haas:** Tu dis que tu réfléchis toujours à ce genre d'ailes. Qu'est-ce que ça signifie pour toi, réfléchir à partir du résultat ? Est-ce que tu notes quelque chose ou est-ce que tu te fais genre des notes mentales ? Genre, ne plus commencer dans de telles conditions, avec du vent XY, une pente raide devant ou quoi que ce soit ? Ou est-ce que c'est

juste quelque chose où tu te dis que tu réfléchis à ce point que je l'intègre d'une manière ou d'une autre dans mon instinct et que la prochaine fois que je me retrouverais dans une telle situation, mon ventre grognerait et me dirait quelque chose. Je ne sais même pas encore dire exactement quoi, mais je préférerais peut-être aller ailleurs.

[00:52:04] **Markus Anders:** C'est en fait une très bonne question. Alors d'abord, je vais généralement analyser le vol. Je regarde à nouveau le tracé. Je rejoue un peu tout ça dans ma tête. Comment je l'ai perçu ? Comment je l'ai vécu, en quelque sorte ? Lors des compétitions, je compare ensuite avec d'autres, bien sûr avec d'autres vols. Qu'est-ce que j'ai bien fait ? Qu'est-ce que j'ai mal fait ? Quelle situation aurais-je pu éviter ? Laquelle était vraiment critique ? Pourquoi était-ce ainsi ? Et ce genre de choses façonne certainement un peu l'instinct, parce que dans le doute, si je ne sais plus quoi faire, alors

[00:52:51] je me fie souvent à mon instinct quand je vole.

[00:52:57] **Lucian Haas:** Comment ça se passe en fait ? Je veux dire, tu fais tellement de Hike and Fly avec des compétitions, du X-Alps, des mois de préparation et tout le reste. Est-ce que tu te considères déjà, maintenant, comme un pro du Hike and Fly ?

[00:53:14] **Markus Anders:** À présent, je dirais même presque oui, mais je pense que nous sommes tous d'accord là-dessus. C'est un sport de niche. Et même si tu es un pro, tu n'es qu'un parmi d'autres.

[00:53:32] ...le meilleur, je ne vais pas le dire pour l'instant, parce qu'il faut avoir un certain tempérament pour participer aux X-Alps, et beaucoup de facteurs entrent en jeu. Mais en fait, je ne me qualifierais pas de... enfin, sur les réseaux sociaux je l'écris, mais je ne me décrirais pas comme une élite mondiale ici, parce qu'au final, je dirais qu'en sport de niche, tu as encore la possibilité d'atteindre un niveau très élevé assez rapidement ou avec beaucoup de talent et d'entraînement. Je vois ça surtout chez beaucoup de jeunes pilotes qui sont vraiment en train de voler presque tous les jours ici, qui font une évolution si fulgurante en un ou deux ans, sans même dire si c'est une bonne chose.

[00:54:23] Si je devais me donner un conseil à moi-même, je dirais : « Hé, fais tout ça un peu plus lentement », parce qu'après deux ans, j'ai pratiquement déjà volé mon triangle de 199, pas 200, mais 199. Et ce qui compte vraiment, c'est l'expérience, la joie, le plaisir ; le vol est tout simplement un passe-temps super génial, cool et beau. Et je suis moi-même tombé un peu dans le piège de commencer à voler pour les points. On télécharge ses vols sur le XC du DAV, et puis, c'est un processus insidieux où, d'un coup, on se dit : « Oh là là, putain, je voulais voler 250 mais je n'ai fait que 244. »

[00:55:12] Mais le vol est quand même trop cool et magnifique. Et je suis content d'en être ressorti relativement vite pour pouvoir juste dire : « Hé, si je vais à la montagne tôt le matin avant le boulot pour redescendre au lever du soleil, ou après le travail, ou pendant la pause déj, juste pour un vol en plané. C'est aussi magnifique et trop cool. » Tu es

[00:55:32] **Lucian Haas:** Oui, il est même devenu champion d'Allemagne de vol de distance au DAV XC au classement général. C'était l'année où tu disais que tu étais trop fort en points, ou comment tu veux appeler ça ?

[00:55:42] **Markus Anders:** Non, pas du tout. En fait, c'étaient juste des vols d'entraînement pour la X-Alps. Je voulais simplement accumuler beaucoup d'heures de vol sous ma aile et j'ai profité de chaque journée de vol pour être préparé au mieux pour la X-Alps. Parce que pour la X-Alps, beaucoup demandent toujours combien tu t'entraînes pour la X-Alps, et l'entraînement physique seul n'est qu'un point, une seule colonne de toute la structure. Et là, je réponds : "Eh bien, je m'entraîne entre 10 et 14 heures par semaine. Efficacement. À côté, il y en a bien sûr un peu plus. Mais voler fait aussi partie de l'entraînement, puis monter une équipe, faire des activités de team building."

[00:56:31] Pour les X-Alps de cette année, je suis même allé jusque-là. J'ai pratiquement commencé à constituer mon équipe et à faire de la planification dès janvier 2020, parce qu'un semestre, c'est tout simplement insuffisant.

[00:56:45] **Lucian Haas:** Ça veut dire que, au final, tu as eu quasiment un an et demi de préparation pour cette compétition ?

[00:56:50] **Markus Anders:** Oui, carrément.

[00:56:54] **Lucian Haas:** Est-ce que ce n'est pas aussi, quand on oriente autant de sa vie sur une telle compétition, est-ce que ce n'est pas aussi un fardeau quelque part ?

[00:57:03] **Markus Anders:** J'ai dû m'en rendre compte. Enfin, l'état d'esprit change jusqu'au jour X, quand ça commence vraiment, ça change déjà énormément. On devient de plus en plus, disons,

[00:57:16] plus tendu, on devient vite irritable, ça devient de plus en plus stressant. Mais bon, tout ça me plaît énormément. J'aime faire du sport, j'aime piloter. Bien sûr, parfois ce n'est qu'une simple séance d'entraînement stupide ou juste un vol. Celui-là, je le fais maintenant quasi d'un point de vue entraînement. Je m'exerce aux atterrissages de précision ou je fais le même vol, mais j'essaie juste de le faire plus vite ou plus efficacement. Ce qui m'aide énormément, c'est de me fixer des objectifs pour ne pas juste le faire sans raison, mais pour avoir une sorte d'incitation, mais j'adore vraiment ça. Et c'est pour ça que je me suis dit que

[00:58:01] je ai déjà dit que je me voyais presque déjà participer à X-Labs 23, même si je ne sais même pas si j'aurai encore le droit de participer. Si on...

[00:58:08] **Lucian Haas:** Si on regarde ces courses de l'extérieur, probablement aussi de l'intérieur, mais de l'extérieur ça ressort peut-être encore plus, parce qu'en tant que pilote, beaucoup d'entre nous ne feraient jamais toutes ces manœuvres, ces atterrissages et tout le reste par nous-mêmes. La question de la prise de risque dans de telles compétitions. Est-ce qu'il faut simplement être prêt à dépasser certaines limites, en quelque sorte, pour pouvoir atteindre le top 10, mais en acceptant ainsi le risque de mettre un peu sa santé en jeu ?

[00:58:40] **Markus Anders:** Je suis le genre de personne qui aime bien repousser les limites.

[00:58:47] et ce genre de choses permet de progresser, disons, au début probablement. Mais à long terme, c'est évidemment vraiment, vraiment stupide de prendre des risques inutiles, et si je regarde les X-Alps, alors aucun jour ou aucune décision n'aurait pu m'apporter plus de risques. Au contraire, je me demande même un peu si je n'ai pas fait une erreur le neuvième jour, où il y avait une situation de foehn du sud très marquée, parce que j'ai volé du côté sud du Mont Blanc, alors que je veux dire, on a vraiment vu les nuages passer au-dessus du col et j'ai quand même décollé.

[00:59:35] Et j'avais bien conscience que je ne pourrais pas passer par-dessus en volant et que je devais atterrir quelque part avant. Et là, j'ai fait un atterrissage, enfin, pas forcément parfait, mais j'ai atterri dans un champ de neige qui était relativement raide, mais j'ai approché la pente avec huit mètres d'altitude, huit mètres de descente, parce que j'étais simplement dans le lee d'un vent de 45, 50 km/h.

[01:00:04] **Lucian Haas:** Combien de ces vols risqués sont motivés par une sorte de défi personnel ?

[01:00:14] Par défi ? Oui, quand il dit : « Ouais, c'est de la merde, on s'en fout de la météo. Je dois avancer d'une manière ou d'une autre. » Et on dit aussi qu'on défie la météo. Mais il y a d'un côté le fait de résister aux éléments, et de l'autre, avoir une vraie forme de défi, où tu te dis : « En fait, je n'aurais pas dû voler. » Mais tu le fais quand même.

[01:00:39] **Markus Anders:** Oui, alors ça peut peut-être donner l'impression que ça va un peu dans ce sens. Mais je dirais que, avec les années, avec l'expérience, et aussi avec des expériences ou des décisions qui n'étaient pas si bonnes, comme voler ici sous la pluie, ça veut dire qu'on ne devrait pas faire ça. C'est aussi, c'est aussi, on ne devrait pas le faire. Il y a de bonnes raisons de ne pas le faire. Mais j'essaie par exemple de tester ça à l'avance et je sais qu'une aile neuve ne vole peut-être pas aussi bien sous la pluie qu'une aile un peu plus usée, ou je veux juste savoir comment mon aile vole sous la pluie, parce que je suis sûr que je vais éventuellement devoir le faire lors d'une compétition, et je veux simplement être sûr de ne pas forcément pousser mes limites pendant la compétition, mais plutôt de définir mes limites à l'avance.

[01:01:36] Je veux dire, ma motivation, du moins la mienne lors des Xherps, c'était, enfin ma motivation principale, c'était de recevoir une mission, de terminer le parcours et d'atteindre l'objectif. Si la météo ne permet tout simplement pas de voler, alors je ne le fais pas. Et je suis capable de juger ça assez bien par moi-même. Mais je n'étais pas,

[01:02:02] J'ai regardé des vidéos où ils ont atterri au col du Fernpass de l'Aron. Et là, il y avait un sacré vent. Ils ont survolé le Fernpass à 100, 110 km/h. Je me suis dit, pour être honnête, je suis content de ne pas avoir été avec eux, parce qu'on aurait peut-être pris une décision par pur défi. Je ne sais pas trop. Parce que certains le font, et genre, oui, la météo, mais d'une certaine manière, je ne sais pas, c'est difficile à dire. Mais pour ma part, je n'ai pas encore pris une décision du genre où je me dis : "Oh, on s'en fout, je me lance."

[01:02:48] **Lucian Haas:** Si on regarde de l'extérieur et qu'on voit, comme tu le dis toi-même, qu'il y a plein de conditions dans lesquelles vous avez volé lors des X-Alps, alors qu'en principe on devrait dire qu'il ne faut pas voler, c'est-à-dire voler sous la pluie, voler avec le Föhn, décoller avec des vents forts, donc des vents très forts, et ainsi de suite. Dans quelle mesure, dans quelle mesure dirais-tu que les X-Alps, malgré leur succès, constituent en quelque sorte un mauvais exemple pour les pilotes d'orthonormes ?

[01:03:17] **Markus Anders:** Oui, je veux dire, après les X-Alps, justement à cause de mon activité chez Skywalk, j'ai eu affaire à Robin Fries, le directeur commercial AV. Et il m'a demandé comment j'avais perçu ça aux X-Alps. Parce qu'ici, il y a du vol sous la pluie, du vol à vue réduite, ils décollent dans le brouillard, ils atterrissent sur la route, et ainsi de suite. Et avec la façon dont tout ça est médiatisé ou a de la portée, il y a bien sûr beaucoup de gens qui regardent ça et qui se disent peut-être : « Oh là là, je veux peut-être aussi participer aux X-Alps et je vais devoir atterrir sur la route. »

[01:04:00] ou voler sous la pluie, et tout ça. Mais la vision est un peu naïve, parce qu'il faut toujours être conscient, d'une certaine manière, pourquoi on fait tout ça ? Pour soi-même. Et je veux dire, même si tu gagnes les X-Alps, le prix n'est pas élevé et tu ne peux pas en vivre de toute façon. Donc, dans le meilleur des cas, si tu n'as pas de fonds de sponsors, c'est peut-être juste pour couvrir tes dépenses pendant la course, donc il s'agit de faire la course pour soi et d'avoir une expérience, une aventure.

[01:04:46] Bien sûr, on prend des risques, mais les décisions sont en fait très bien pesées. Et je pense que l'organisation de la course veille aussi à sélectionner des candidats capables de le faire. Le pire scénario pour une telle course, ce serait qu'un accident grave survienne vraiment.

[01:05:05] **Lucian Haas:** Laissons de côté le sujet de la X-Alps pour l'instant et abordons un autre thème à la fin, que tu as toi-même déjà mentionné comme mot-clé. En plus de ton statut de pro dans le Hike-and-Fly, tu as dit que tu travailles chez Skywalk. Qu'est-ce que tu fais exactement là-bas ?

[01:05:23] **Markus Anders:** Je travaille chez Skywalk depuis 2019. Au début, j'ai commencé pour pouvoir travailler à l'atelier, de manière assez flexible, à 50 %, pour pouvoir vraiment bien me préparer à la X-Alps. J'ai un boulot où je gagne évidemment un peu d'argent, mais tout est plus ou moins orienté vers la X-Alps. Mais j'ai étudié la technologie aérospatiale et je n'étais pas heureux à long terme dans l'atelier. Après la X-Alps, j'ai cherché un nouveau défi et chez nous, l'E-Walk a repris de l'ampleur. Depuis 2018, le développement a été relancé et on en était arrivé à un niveau technique tel qu'on s'est dit : « Hé, là, il nous faut un équipement court. »

[01:06:16] On a besoin de quelqu'un chez Skywalk pour diriger le projet et aussi pour faire les tests. Et j'ai alors fait voler l'ancien prototype d'E-Walk et j'ai trouvé l'idée derrière vraiment cool, et puis au début de 2020, j'ai pratiquement repris la direction du projet et le développement du Kurzzeug chez Skywalk pour l'E-Walk.

[01:06:41] **Lucian Haas:** Je vais vous réexpliquer ça. Il y a peut-être certains auditeurs qui ne savent pas et ne peuvent pas se représenter ce que c'est. C'est quoi, l'E-Walk ?

[01:06:48] **Markus Anders:** L'E-Walk est en quelque sorte une aide à l'ascension électrique. C'est un petit engin avec un moteur intégré, une hélice escamotable pour décoller à plat, puis qui sert quasiment de remplacement pour un treuil avec le moteur électrique pour faire l'ascension, et une fois là-haut, on éteint tout et on vole en thermique ou en dynamique sur une crête. On peut alors s'y rendre ou simplement planer. Et le concept n'est pas du tout pensé comme un paramoteur, qui est conçu pour le vol continu ; la capacité électrique des batteries est dimensionnée pour pouvoir faire une ascension et avoir encore un peu de réserve.

[01:07:42] Avec notre modèle actuel, on monte à 650 mètres et on peut ensuite, selon la vitesse à laquelle on a atteint ces 650 mètres, chercher un peu de thermique en altitude. Cinq à dix minutes. Et tout est simplement optimisé pour le vol libre. L'ascension n'est qu'un moyen pour arriver à une fin. C'est donc une aide à l'ascension électrique pour les parapentes.

[01:08:04] **Lucian Haas:** Mais il faut savoir que pour cet E-Walk, je crois avoir la première version que vous avez faite à l'époque. C'était déjà il y a dix ans ou plus de dix ans. Exactement, là où le premier a été développé. Et à l'époque, il y avait vraiment un programme où le Luftfahrtbundesamt, le DAV et ainsi de suite ont dit : « OK, on veut faire un

programme d'essai pour voir si on peut vraiment utiliser cette aide à la montée électrique, donc pour monter en vol thermique avec une poussée électrique, simplement comme un mode de décollage supplémentaire d'une manière ou d'une autre, sans avoir à passer le brevet de parapente motorisé. » Et maintenant, vous y êtes de nouveau. Entre-temps, le programme était un peu sur la glace chez vous, aussi parce que les batteries étaient trop chères et tout autre chose, puis vous l'avez repris en 2018.

[01:08:49] Alors, où en est-on maintenant ? Est-ce que cette aide à la montée électrique va voir le jour ?

[01:08:54] **Markus Anders:** Oui, alors en fait, c'est le cas pour les deltaplanes. Il existe un appareil homologué dans lequel j'ai intégré le projet. Je pensais aussi qu'il y en aurait pour les parapentes, mais nous avons fait une démonstration au DAV où une nouvelle personne du Luftfahrtbundesamt était présente. Parce qu'il y a dix ans, c'étaient d'autres personnes. Au final, la décision a été prise ainsi. La distinction avec un paramoteur est plus faible qu'avec un parapente normal. C'est pourquoi l'ensemble ne pourra pas être homologué comme une nouvelle forme de décollage électrique.

[01:09:39] Ça doit passer par un ultraléger. Et ça change évidemment un peu, je dirais, les règles du jeu, parce qu'on ne se déplace plus dans la scène du parapente pour introduire une nouvelle méthode de décollage, mais on va dans le secteur des UL et on définit un UL spécifique comme aide au décollage électrique. On a bien sûr réévalué le projet en ce sens, parce que les conditions cadres ont nettement changé. Les critères définis en 2010-11 pour une aide au décollage électrique sont en quelque sorte devenus sans importance et ne sont plus valables pour nous, parce qu'on reste quand même des UL.

[01:10:30] Mais on s'est dit que, même chez les UL, il n'y a que peu ou beaucoup de moteurs à sac à dos conçus pour un fonctionnement continu. Et tu as une structure rigide, tu es assis relativement droit. Une aide à l'ascension électrique a donc définitivement encore une raison d'être. On est encore assez loin dans le développement. Notre prototype B, avec celui-là, on vole déjà vraiment beaucoup. Et on veut continuer, le terminer et le mettre sur le marché. Ça

[01:11:04] **Lucian Haas:** ça veut dire qu'il y aura un E-Walk, qui s'appellera aussi comme ça, et il devrait sortir l'année prochaine ou quand est-ce qu'il sera sur le marché ?

[01:11:12] **Markus Anders:** On est même en train de travailler sur une landing page où nous allons publier des images et des vidéos du prototype actuel. Mais qu'est-ce qu'on entend par prototype ? C'est déjà un produit très abouti, car nous sommes en phase de développement depuis plus de trois ans maintenant. Concrètement, nous allons assembler d'autres appareils en mai 2022 et nous mettrons bientôt en ligne sur la landing page une sorte de sondage où les gens pourront s'impliquer proactivement et, disons, postuler pour devenir des candidats tests.

[01:12:00] Que nous passions des tests internes à un autre cercle de test ou à une autre phase de test. Après cela, nous rassemblerons le tout pour faire une série. Donc, si c'est pour fin 2022 ou début 2023, on ne peut pas le dire pour l'instant. Actuellement, il est aussi vrai qu'avec la pandémie, il y a un tas de problèmes d'approvisionnement. Surtout pour les cellules, c'est extrêmement variable en ce qui concerne le prix. Les prix ont explosé, la disponibilité est un problème. Et c'est déjà le cas pour les petits composants de l'aile. Et c'est pour cette raison que nous planifions cela actuellement.

[01:12:46] On ne peut pas dire si ça finira par être comme ça. C'est une situation difficile en ce moment.

[01:12:50] **Lucian Haas:** Comment est-ce que ça s'articule, au juste, le fait que quelqu'un comme toi, qui est tellement orienté vers le vol libre, le hike and fly et tout le reste, soit en fait de l'autre côté un...

[01:13:02] a développé une propulsion par aile motorisée ?

[01:13:05] **Markus Anders:** Oui, en fait, j'ai trouvé les aspects que j'ai appris durant mes études. Je me suis spécialisé et formé en construction légère, en construction aéronautique et justement dans ce genre de domaines. Je trouvais simplement que c'était un objet volant, un appareil volant, très cool. D'une part, l'environnement de travail pour participer vraiment à sa conception, à son design, au développement du sellette, et aussi à tous les tests. Je suis aussi pilote test. Avec Arne Wehrin, nous sommes en fait comme deux personnes, et Armin Harich de temps en temps, qui passent la majeure partie du temps à voler avec le nouvel Evoque. C'est déjà très cool et ça me plaît. C'est de l'ingénierie et je veux dire, je suis ingénieur.

[01:13:54] Je suis un athlète de Hike and Fly et j'aime toujours autant grimper en montagne, je continue d'ailleurs à le faire. Mais avec l'Evoque, on a quasiment la possibilité de prendre le large sans avoir à courir en montagne, ce qui est aussi très bénéfique pour les jours de repos, la récupération et tout ça.

[01:14:14] **Lucian Haas:** Pour quel type de pilote dirais-tu que l'Evoque est peut-être le plus intéressant ou le plus adapté ? Pour...

[01:14:21] **Markus Anders:** ceux qui pratiquent en plaine, c'est certain, parce que je veux dire, en montagne, on a les montagnes pour décoller. En plaine, tu as des collines. Avant, je volais beaucoup sur le Jura suisse. Là, c'était souvent le cas que devant la crête du Jura, il y avait de vraiment belles nuages et des routes de nuages. À la crête, tu avais genre une sorte de compression, un effet de jet. Et là, c'était souvent un peu déchiré et indéfini. Et sur le plateau, il y avait à nouveau de beaux nuages et souvent, on ne les atteignait même pas.

[01:14:56] Et là, on est limité et on a la possibilité de décoller par un treuil. Ou alors avec une aide à la montée. Tout le monde n'a pas la chance d'habiter près des montagnes ou d'avoir un site de vol, une colline à proximité. Et ils sont alors très dépendants de la voiture ou d'autre chose. On veut simplement leur permettre de décoller aussi dans leur région et surtout d'avoir du temps de vol en toute sécurité. Parce que je veux dire, au bout du compte, tu peux orienter l'aile dans le sens du vent ou aussi décoller sans vent, c'est évidemment un peu plus difficile parce qu'il faut plus courir. Mais quand on maîtrise la technique, ça se passe plutôt bien. J'ai aussi dû l'apprendre.

[01:15:44] Et

[01:15:46] on est tout simplement, je dirais, plus libre et plus flexible pour prendre de la hauteur.

[01:15:51] **Lucian Haas:** L'alternative, qui est aussi un peu évoquée, c'est peut-être d'avoir un jour des treuils électriques télécommandés, où tu pourrais quasiment faire une sorte de remorquage par toi-même et te hisser vers le haut, ce serait aussi une aide à l'ascension électrique. Seulement avec l'avantage que le moteur reste en bas, en gros, et que tu es vraiment le pilote en vol libre au sommet, si tu captes une thermique et que tu peux continuer à voler avec. Si tu imagines ces deux options dans ta tête, qu'est-ce qui penche pour un E-Walk selon toi ?

[01:16:21] **Markus Anders:** Le E-Walk, je dirais, tu l'as avec toi. Il faut bien faire, le treuil est bien sûr fixé à la voiture et tu peux le laisser là. Mais pour le dire simplement, tu verrouilles la voiture où tu transportes le E-Walk, puis tu décolles avec le truc et tu pars vraiment en distance. Et ça offre beaucoup de potentiel. Bien sûr, j'ai le moteur et les batteries avec moi. S'il me reste de la capacité, je peux théoriquement les utiliser pour voler encore vers la route ou la gare avant l'atterrissage, par exemple. Ou simplement pour compenser un peu une zone de descente forte.

[01:17:10] Alors, on a peut-être une deuxième ou troisième chance, parce qu'il est tout à fait possible de trouver une bonne thermique, une entrée en thermique, dès 100 ou 200 mètres. Et avec un treuil électrique, tu es d'abord limité localement. Bon, tu peux probablement aussi piloter le treuil électrique à distance. Ça veut dire que tu n'es pratiquement pas dépendant d'un assistant. Avec l'E-Walk, on a le poids avec soi. C'est encore une autre histoire. Mais tout ça peut être rangé dans un sac à dos. Oui, un court-portée avec hélice, batteries, moteur pèse 25 kilos. C'est en tout cas acceptable.

[01:17:56] Je pense qu'au final, ce sera une question de préférence.

[01:18:00] **Lucian Haas:** Pour finir, jetons un très bref regard sur ton avenir.

[01:18:06] Comment ça va se passer pour tes vols ? Tu as déjà dit que tu réfléchissais à savoir si tu t'inscrivais aux XP. Ce serait pour l'été prochain, la X-Alps 2023, que tu as aussi mentionnée. C'est à peu près au programme. Est-ce que tu vas continuer avec les compétitions de Hike & Fly sur plusieurs années ?

[01:18:24] **Markus Anders:** Enfin, je veux dire, sur le long terme, on ne peut pas faire ça pour toujours. C'est déjà une charge extrême pour le corps, une X-Alps. Pour l'instant, ça me fait encore énormément plaisir. Je fais ça, j'adore ça et j'investis aussi beaucoup de temps dans l'entraînement et le parapente. Et j'ai d'ailleurs encore pas mal de projets pour moi dans ce sens. Il s'agit moins de compétitions de Hike & Fly, mais plutôt d'histoires de bivouac ou de voyager dans de nouveaux pays en parapente. L'année prochaine, je veux aller dans les montagnes du Pamir pour un voyage en

bivouac et puis peut-être aussi faire un truc comme j'ai fait en Inde, où je combine simplement le parapente avec l'alpinisme et où le parapente est quasi le moyen pour la fin, donc comme moyen de transport pour atteindre une montagne.

[01:19:19] Et j'ai maintenant 31 ans et je me dis, pour l'instant, j'en profite encore. Je suis encore libre et je peux encore m'exprimer un peu dans ce sens. Mais à long terme, je ne vais certainement pas continuer à faire ça au niveau de la compétition. Pour ça, je suis déjà en discussion avec Skywalk. Il y a suffisamment d'activités où je pourrai m'investir davantage, surtout que je travaille maintenant à temps partiel. Ce que j'ai aussi un peu commencé à faire, ce sont des séminaires et du coaching avec Luftikus. C'est en fait assez sympa de pouvoir aider un peu les autres.

[01:20:06] Avoir des réussites, aussi, en allant sur la piste avec eux et en leur transmettant leur savoir. Et là, je suis assez polyvalent. Bien sûr, je suis spécialisé dans tout ce qui touche au parapente et à long terme, je veux absolument rester dans ce domaine. Mais le fait d'être athlète est forcément limité. À un moment donné, le corps ne suit plus ou si on commence à avoir des petites douleurs, ce n'est tout simplement plus sain à un moment donné. Le

[01:20:33] **Lucian Haas:** Chrigel anime l'X-Alps Akademie en Suisse et y forme quasiment la relève du High-Can-Fly suisse. Est-ce que tu pourrais imaginer quelque chose de similaire pour toi, pour l'Allemagne ?

[01:20:45] **Markus Anders:** Curieusement, j'ai aussi demandé à Robin Friest si la DRV envisageait un soutien pour le High-Can-Fly ou quelque chose du genre. Et mon raisonnement était ensuite : pourquoi les Suisses ou les Français sont-ils si bons ? Pour les Suisses, c'est simplement que la fédération est derrière. Ensuite, il y a des choses comme l'académie X-Alps, où Chrigel partage et transmet personnellement ses connaissances et son expérience, et où tout cela est déjà fait de manière très professionnalisée, ou du moins professionnelle. En France, il y a la possibilité, par exemple, de faire du parapente dans des internats, où l'on est déjà formé à la tactique et tout le reste.

[01:21:32] Les Français sont très forts en compétition.

[01:21:36] Chez nous, ça n'existe pas. Et je veux dire, le High-Can-Fly est en plein boom en ce moment. La plupart se sont probablement un peu mis à ça à cause de la pandémie, ont acheté un équipement léger et vont à la montagne. Et il y a aussi de plus en plus de jeunes pilotes qui ont envie de faire des Border Races, d'autres compétitions et qui rêvent peut-être même de faire une X-Alps un jour. Je peux carrément m'imaginer faire quelque chose dans ce sens-là. Maintenant,

[01:22:06] **Lucian Haas:** Dis-moi aussi, qu'est-ce que Robin en a dit ?

[01:22:10] **Markus Anders:** Je devrais aller vers lui.

[01:22:12] **Lucian Haas:** D'accord, il ne l'a pas rejeté immédiatement.

[01:22:15] **Markus Anders:** C'est déjà quelque chose, en tout cas. Mais il m'a quand même fait comprendre, avec des mots détournés, comment le DHV fonctionne. Et il va probablement falloir faire beaucoup de pédagogie et faire preuve d'initiative de mon côté. Et pour être honnête, je peux tout à fait me voir faire ça, mais je suis très limité en temps pour le moment parce que je m'investis encore énormément dans ma carrière d'athlète et, en parallèle, enfin, je ne suis pas sportif à plein temps, je travaille vraiment chez Skywalk à 75 %.

[01:22:58] **Lucian Haas:** Ok, alors on va laisser ça comme une perspective à moyen ou long terme. Peut-être qu'un jour, il y aura une Hike and Fly Academy ou des offres de formation portées par Markus Anders, et tout ça.

[01:23:12] **Markus Anders:** On peut poser la question à tous les auditeurs : qui serait intéressé par quelque chose comme ça ?

[01:23:19] **Lucian Haas:** Ils doivent te contacter, non ?

[01:23:22] **Markus Anders:** ou alors simplement commenter sous le podcast. Je veux dire, oui,

[01:23:29] **Lucian Haas:** C'est vrai. On peut recueillir quelques avis ? Alors les gens, si vous avez entendu ça, allez laisser un commentaire pour dire qui serait intéressé, comment et quoi. On verra bien quelles idées pourraient en découler. Parfois, ce sont juste des initiatives qui finissent par se mettre en place par hasard, parce que c'est censé

exister, que ça doit arriver un jour.

[01:23:55] Markus, peut-être que tu le feras un jour. Je trouverais ça super, mais merci déjà pour cette discussion avec tous ces détails sur ta carrière de Hike and Fly et tout ce que tu as déjà vécu. Oui, merci de m'avoir tout raconté.

[01:24:08] **Markus Anders:** Oui, avec grand plaisir. J'espère qu'il y aura quelque chose d'intéressant pour tous les auditeurs. C'est certain.

[01:24:25] **Lucian Haas:** C'était l'épisode numéro 73 de Podz-Glidz avec Markus Anders en conversation avec Lucian Haas. Dans les notes de l'épisode sur Looglides, vous trouverez une série de liens complémentaires, notamment vers le projet E-Walk.

[01:24:41] Le blog de parapente Looglides est en ligne à l'adresse looglides.blogspot.com. Looglides s'écrit L U moins G L I D Z. Si tu te sens bien informé ou bien divertie en tant qu'auditeur de Podz-Glidz et lecteur de Looglides, alors rends quelque chose en soutenant mon travail en tant que contributeur. Ton don unique ou récurrent est à ta discrétion. Autrement dit, tu peux donner autant que tu veux. Si tu ne sais pas quelle somme serait appropriée, tu peux te baser sur la suggestion suivante, qui est vraiment sans engagement. Que dirais-tu d'un euro par épisode de podcast et de deux euros par mois de lecture sur Looglides ? Bien sûr, tu peux d'abord écouter quelques épisodes ou lire Looglides pendant plusieurs mois avant de verser une contribution globale.

[01:25:33] Les paiements sont tout simples, par PayPal ou par virement bancaire. Vous trouverez toutes les données nécessaires sur mon blog Looglides, sur la page "Fördern". À la prochaine. Ciao.