

Der Reiseveranstalter

Podz-Glidz 101 — Andy Flühler

Published	2023-02-03
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/der-reiseveranstalter-andy-fluehler-podz-glidz-101
Duration	01:15:18
Speakers	Andy Flühler, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0101-der-reiseveranstalter-andy-fluehler.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	21 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	20
Show notes	20
Transcript	20
Français	36
Show notes	36
Transcript	36

Deutsch

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

Show notes

Andy Flühler hat eine der bekanntesten Marken im Gleitschirmreisemarkt aufgebaut. Wie kam er dazu?

Wer das Gleitschirmfliegen lernt, wird bald auch über die heimischen Hausberg-Fluggelände hinaus schauen wollen. Über unbekannten Landschaften dahin zu gleiten ist einfach ein reizvolles Abenteuer.

Allerdings will man das mit möglichst wenig Planungsaufwand und Risiko erleben. Hier kommen organisierte Gleitschirmreisen ins Spiel.

Die meisten solcher Reisen werden von Flugschulen organisiert. Es gibt allerdings auch einige spezialisierte Anbieter, die keine Schulung, sondern nur noch Reisen anbieten. Der in der deutsch-sprachigen Gleitschirmszene vermutlich bekannteste Reiseveranstalter dieser Art ist „Fly with Andy“.

Vor 18 Jahren begann der Schweizer Andy Flühler unter diesem Markennamen Flugreisen nach Spanien und Italien anzubieten. Heute hat er fast die ganze Welt im Programm. Wobei er das alles nicht mehr alleine stemmt, sondern mit einer Handvoll Partnern. Sie sind zwangsläufig alle sehr reiselustig und jeweils ein Großteil des Jahres unterwegs.

Andy zum Beispiel ist nur rund zwei Monate im Jahr in seiner Schweizer Heimat. Was sonst noch so alles zum Leben eines Fulltime-Flugweltenbummlers gehört, was ihn nach so vielen Jahren auf Achse noch immer an dieser Aufgabe fasziniert, wie er mit wechselnden Dynamiken in seinen Reisegruppen umgeht, wie der Klimaschutz auch bei Flugreisen zum Thema wird und welche Reisemomente ihm die Liebsten sind, das und mehr erzählt Andy in dieser Folge 101 von Podz-Glidz.

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

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

Musik dieser Folge:

Little Samba | Künstler: Quincas Moreira

No Copyright Music, <https://www.youtube.com/watch?v=LDDvhkdJEz0>

Links:

- Fly with Andy: <https://www.flywithandy.com/>
 - Windy: <https://www.windy.com>
 - Meteoblue: <https://www.meteoblue.com/de/wetter/maps/#coords=4.88/47.91/15.39&map=windAnimation~rainbow~auto~10%20m%20above%20gnd~none>
 - XCSkies: <https://www.xcskies.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/flywithandyparagliding/>
 - Instagram: https://www.instagram.com/flywithandy_paragliding/
-

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/02/podz-glidz-101-der-reiseveranstalter.html>

Transcript

[00:00:08] **Andy Flühler:** Viele Destinationen sind schon entstanden, weil man Lust hat, selber dahin zu gehen. Das ist wie das Wichtigste. Es gibt Destinationen, gerade im Balkon, da hat man einfach mal gesagt, hey, ich will da fliegen

gehen, ist man selber hingegangen und hat dann eine Reise dahin gemacht.

[00:00:39] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:44] **Andy Flühler:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Heute mit... Andi Flühler. Und ich bin Lucian Haas. Wer

[00:00:57] das Gleitschirmfliegen lernt, wird bald auch über die heimischen Hausbergfluggelände hinausschauen wollen. Über unbekannten Landschaften dahin zu gleiten, ist einfach ein reizvolles Abenteuer. Allerdings will man das mit möglichst wenig Planungsaufwand und Risiko erleben. Hier kommen organisierte Gleitschirmreisen ins Spiel.

[00:01:18] Die meisten solcher Reisen werden von Flugschulen organisiert. Es gibt allerdings auch einige spezialisierte Anbieter, die keine Schulung, sondern nur noch Reisen anbieten. Der in der deutschsprachigen Gleitschirmszene vermutlich bekannteste Reiseveranstalter dieser Art ist Fly with Andi.

[00:01:37] Vor 18 Jahren begann der Schweizer Andi Flühler unter diesem Markennamen Flugreisen nach Spanien und Italien anzubieten. Heute hat er fast die ganze Welt im Programm. Wobei er das alles nicht mehr alleine stemmt, sondern mit einer Handvoll Partnern. Sie sind zwangsläufig alle sehr reiselustig und jeweils einen Großteil des Jahres unterwegs. Andi zum Beispiel ist nur rund zwei Monate im Jahr in seiner Schweizer Heimat. Was sonst noch so alles zum Leben eines Fulltime-Flugweltenbummlers gehört, was ihn nach so vielen Jahren auf Achse noch immer an dieser Aufgabe fasziniert, wie er mit wechselnden Dynamiken in seinen Reisegruppen umgeht, wie der Klimaschutz auch bei Flugreisen zum Thema wird und welche Reisemomente ihm die liebsten sind.

[00:02:25] Das und mehr erzählt Andi in dieser Folge Nummer 101. Wenn

[00:02:34] dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, erfährst du auf der Website meines Gleitschirm-Blogs Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:54] Andi, wo erreiche ich dich gerade?

[00:02:56] **Andy Flühler:** Im Moment bin ich mit meiner Partnerin in Buenos Aires. Ich reise eigentlich jeden Winter hier nach Südamerika und jetzt habe ich einen guten Freund besucht. Von mir in Chile und jetzt sind wir in Buenos Aires, schauen uns die Stadt noch an und reisen dann wieder zurück nach Sao Paulo, wo wir eigentlich den ganzen Winter sind.

[00:03:18] **Lucian Haas:** Wie viele Länder bereist du so im Jahr?

[00:03:22] **Andy Flühler:** Das ist schwer zu sagen.

[00:03:25] Zehn, fünfzehn Länder vermutlich. Hauptsächlich europäische und im Winter dann bin ich hauptsächlich in Brasilien und Argentinien.

[00:03:36] **Lucian Haas:** Wenn du das mal so ein bisschen quantifizierst, wie viel Zeit eines Jahres verbringst du im Ausland, beziehungsweise auf Reisen?

[00:03:45] **Andy Flühler:** Ungefähr zehn Monate bin ich auf Reisen und zwei Monate in der Schweiz. Also Reisen heisst ja dann für mich nicht Reisen und Touren führen, sondern insgesamt Reisen, da bin ich zehn Monate weg von meiner Heimat der Schweiz ungefähr. Es ändert natürlich von Jahr zu Jahr. Dieses Jahr ist es glaube ich ein bisschen weniger, wo ich weg bin. Die letzten Jahre waren es, gut über Corona war ich immer in der Schweiz natürlich, aber vorher war es so zehn Monate im Jahr.

[00:04:19] **Lucian Haas:** Wenn man so viel unterwegs ist wie du, kann man dann, wenn man dann nach Hause kommt, empfindet man das wirklich noch als Zuhause?

[00:04:28] **Andy Flühler:** Ja, das ist noch wichtig. Also ich habe ein Zuhause, ich bin ja Schweizer und ich bin in der Schweiz zu Hause. Dort, wo ich wohne, bin ich zu Hause, aber ich reise halt wahnsinnig gerne. Das ist eine große Passion und das mache ich jetzt schon seit ungefähr 15 Jahren so. Und es ist immer noch eine berauschende Sache für

mich, das Reisen, immer wieder an neue Orte. Das finde ich schon cool.

[00:04:56] **Lucian Haas:** Was berauscht dich daran?

[00:04:59] **Andy Flühler:** Neues zu sehen. Ich glaube, ich bin nicht der Typ, der Repetitionen gern hat. Das ist beim Fliegen bei mir auch so. Also wenn ich jetzt zum Beispiel Jahr und Tag meine Kleidung, in welchen drei Fluggebieten fliegen würde, dann glaube ich, hätte ich nicht gleich viel Spass. Also der absolute Spass kommt bei mir vom Neuen und Nichtgesehenen. Und darum reizt mich das Reisen auch. Das sind neue Menschen, neue Länder, neue Landschaften vor allem auch jetzt.

[00:05:32] **Lucian Haas:** Gibt es denn trotzdem Situationen, Momente, wo dir das Reisen dann auch mal zur Last wird? Wo du sagst, jetzt habe ich da so eine anstehende Flugreise. Ich weiß, da kommt... Da kommen zehn Leute und ich habe eigentlich gar keine Lust.

[00:05:47] **Andy Flühler:** Nein. Nein. Also zur Last wird das nicht. Jetzt mache ich das auch schon ein paar Jahre. Und man muss immer schauen, dass die Energie drin bleibt. Und es gibt natürlich anstrengendere Sachen und Sachen, die einem easier laufen. Aber insgesamt würde ich nicht sagen, dass es anstrengend ist. Nein. Also mir gefällt das. Ich finde das eher eine...

[00:06:15] Eine coole Geschichte, die mir persönlich sehr viel bringt. Und wo ich auch Energie ziehe vom Reisen. Also die Begegnung mit anderen Menschen, mit anderen Piloten. Irgendwo zu fliegen, wo ich noch nie geflogen bin, das berauscht mich. Das finde ich eine extrem coole Geschichte. Für mich persönlich.

[00:06:37] **Lucian Haas:** Aber du bist ja nicht nur einfach Reisender, sondern du bist auch immer Organisator. Organisator. Reichspartner für deine Fluggäste, die du da mitnimmst. Damit hast du ja auch immer eine grosse Verantwortung. Wie gehst du damit um?

[00:06:52] **Andy Flühler:** Ja, das stimmt. Aber ich glaube, jeder Mensch hat eine grosse Verantwortung heutzutage. In dem Moment, wo er ins Auto sitzt, hat er schon eine grosse Verantwortung. Und ich glaube, man probiert, sich besser zu geben. Man probiert, energetisch zu sein, fit zu sein. Und dann ist... Mehr kann ich nicht sagen. Mehr kann ich nicht geben. Und das habe ich das Gefühl, das bringt das Ganze in einen sicheren Rahmen. Und somit kann ich die Verantwortung auch tragen. Vermutlich ist es auch ein bisschen die Erfahrung, die das einem leichter macht. Vielleicht, ja.

[00:07:31] **Lucian Haas:** Welche Erfahrung? Auch die Erfahrung, dass du sagst, es geht irgendwie trotzdem noch immer alles irgendwie gut? Oder was ist die Erfahrung, die dazu beiträgt?

[00:07:39] **Andy Flühler:** Nein, ich glaube, die Erfahrung, Situationen vorauszusehen. Und in fremden Ländern und fremden Fluggebieten auch relativ schnell und gut die ganze Flugsituation abzuschätzen.

[00:07:59] **Lucian Haas:** Was ist denn so die grösste Sorge, die einen Reiseveranstalter wie dich so umtreibt, wenn man unterwegs ist?

[00:08:07] **Andy Flühler:** Ja, die grösste Sorge ist natürlich, wenn etwas passiert. Was passiert, wenn etwas passiert? Das ist eine sehr grosse Sorge von einem Reiseveranstalter. Also wie, was für Möglichkeiten habe ich, wenn trotzdem etwas passiert? Weil wir als Reiseveranstalter können ja Bedingungen setzen und Empfehlungen geben. Aber wir können den Gleitschirm von unseren Gästen nicht selber steuern. Also sie können eigentlich Unfälle produzieren. Und der grösste... Die grösste Sorge ist, was passiert nachher? Da bereiten wir uns natürlich vor. Aber trotzdem, wenn man aus der Schweiz kommt und Schweizer Standards gewohnt ist, dann ist es im Ausland auch schon in Italien oder in Spanien schon etwas anders.

[00:09:02] Ja,

[00:09:03] **Lucian Haas:** ich meine, eine Schweizer Reger ist wahrscheinlich, kann man davon ausgehen, nach 20 Minuten ist die meistens spätestens vor Ort, wenn man sie angerufen hat. Was ist, wenn du irgendwo im brasilianischen Nordosten, sonst warst du im Hinterland unterwegs und gibt es da irgendwie auch eine festgeschriebene Notfallgeschichte, wo du sagst, das haben wir für uns mal aufgeschrieben oder hofft man einfach nur darauf, es darf

nichts passieren?

[00:09:29] **Andy Flühler:** Nein, das geht nicht. Also es passiert zum Glück praktisch sehr, sehr wenig, zum guten Glück. Aber wir haben diese Notfall-Szenarios natürlich besprochen und müssen sie auch schon wenige Male anwenden, muss ich ehrlich sagen. Aber zuletzt wird es dann meistens auch ein bisschen von Situation zu Situation wieder anders. Wenn es einen Helikopter braucht, kann es schon sein, dass man Leute einschalten muss, die man kennt, wie die jetzt diese Organisation gut kennen und so weiter. Also es ist ein...

[00:10:05] Wir haben so ein vorgeschriebenes Szenario, wie es ablaufen sollte, aber manchmal ist es auch dann wieder ein bisschen anders, als man gedacht hat. Und wir haben ja auch nicht so... Ja, also gerade in Brasilien haben wir eigentlich sehr wenig Übung darin. Und wenn man viel in der Schweiz fliegt, dann hat jeder viel Übung, weil jeder hat vermutlich schon mal mit Regen zu tun gehabt. Nicht wegen dem Fliegen, aber sonst mit irgendwas.

[00:10:34] Und das ist natürlich... Natürlich im Ausland jetzt, wir haben wenig Übung in dem. Aber wir bereiten uns vor, natürlich. Das ist ganz, ganz wichtig.

[00:10:44] **Lucian Haas:** Was ich mich immer frage, wenn du solche Reisen machst als Veranstalter, weisst du ja sehr häufig nicht, was du da kriegst. Und mit was meine ich im Grunde die Personen, die du da bekommst. Sind das gute Piloten oder schlechte? Sind das gute Starter oder nicht? Also welches Risiko kannst du denen zutrauen und was nicht? Auf der anderen Seite auch so, sind das angenehme... Oder sind das nervige Zeitgenossen? Also können die dir eine ganze Gruppe zerhacken, weil die einfach doof sind auf gewisse Weise? Wie stellst du dich auf solche Gruppen ein, wenn du weisst, ich kenne die eigentlich noch gar nicht?

[00:11:20] **Andy Flühler:** Ja, das ist eine gute Frage, Lucia. Also ich kann es dir auch nicht genau beantworten. Also man spürt oder lernt sehr schnell, Piloten einzuschätzen, wie gut sie sind. Ich meine, es spielt ja gar keine Rolle. Aber wie gut jemand fliegt, man muss erkennen können, wo ist das Gefahrenpotenzial von einem Piloten. Gibt es überhaupt eins oder gibt es keins? Bei vielen gibt es eigentlich nicht ein spezielles Gefahrensituation. Das Wichtigste ist, dass jemand weiss, wie gut er fliegen kann und was er sich zutrauen kann. Und wenn das ein bisschen verschoben ist, dann müssen wir eingreifen. Das passiert aber nicht bei allen. Und das lernt man schon mit den Jahren.

[00:12:07] Schnell zu erkennen, wenn das passiert. Also wenn sich die Leute ein bisschen falsch, selber falsch einschätzen, dann wird es eher gefährlich. Wenn Leute wissen, was sie können, wird es eigentlich kaum gefährlich, muss ich sagen.

[00:12:22] **Lucian Haas:** Woran erkennst du besonders schnell, ob jemand ein guter Pilot ist?

[00:12:26] **Andy Flühler:** Das gibt viele Punkte, aber das kann ich dir jetzt nicht sagen. Man beobachtet und dann schaut man vor allem auch bei den ersten fünf Minuten hin, wenn man jemanden nicht kennt. Aber 80 Prozent unserer Gäste, die kennen wir. Da wissen wir genau den Werdegang von denen, da wissen wir genau, was die können und wie sich die in welchen Situationen ungefähr verhalten. Es gibt Leute, die sind eher ängstlicher oder zurückhaltender. Es gibt Leute, die sind eher offensive Piloten. Und solche Sachen sind gut, wenn man das weiss. Dann kann man ihnen persönlich auch... Ein bisschen Unterstützung geben, Beratung geben, wie es heute am besten laufen würde für sie persönlich.

[00:13:16] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, 80 Prozent der Leute kennen wir schon. Das heisst, sind das ganz viele, die regelmässig mit euch fahren? Und deswegen sagst du, ach Peter, kenne ich noch letztes Mal von Sizilien und jetzt bist du in Brasilien dabei, toll. Genau. Das ist quasi so eine Fly-with-Andy-Family, mit der du regelmässig unterwegs bist. Kann man so sagen, ja.

[00:13:39] Du hast gerade ein bisschen nervtötende Reisende angesprochen, die jeder wahrscheinlich fürchtet und jede Gruppe... Also man bei Gruppenreisen, wo man die Gruppe nicht kennt, auch immer fürchtet, dass vielleicht solche Leute dabei sind. Hast du bestimmte psychologische Techniken, wie du mit solchen Leuten umgehst oder wie du die besser in eine Gruppe integrierst?

[00:13:57] **Andy Flühler:** Das ist eigentlich der wichtigste Punkt. Der wichtigste Punkt ist, dass eine gut harmonierte Gruppe entsteht. Und wenn jemand Mühe hat, da reinzukommen... Dann unterstützt man denjenigen natürlich als Guide

oder als Leiter. Das ist das Allerwichtigste. Also man muss den Leuten nicht nur beim Fliegen helfen, sondern vielleicht auch beim Integrieren in eine Gruppe helfen. Und das machen wir. Das machen wir. Also wir probieren, diesen Leuten beizustehen, die ein bisschen mehr Mühe haben. Nicht jeder Mensch ist ein Gruppenmensch. Und prinzipiell finden wir ja niemanden. Nicht nur nervig in dem Sinn, sondern wenn du diesen Beruf machst, den wir machen, dann, glaube ich, musst du alle Menschen prinzipiell gerne haben.

[00:14:50] Und dann gibt es schon Leute, die mehr Energie kosten und weniger Energie kosten. Dass man jetzt, so wie du das nennst, diese Nervensegen hat, das erkennt man nicht. Es gibt dann einfach Leute, die ein bisschen mehr Mühe haben, in eine Gruppendynamik reinzukommen.

[00:15:06] **Lucian Haas:** Was würdest du sagen, was ist mehr gefragt als Reiseguide? Mit dieser fliegerischen Background oder muss man eher Psychologe sein?

[00:15:15] **Andy Flühler:** Ich glaube, das braucht beides. Ich glaube, das braucht vor allem Sozialkompetenzen. Also dieses gruppenspezifische Verhalten muss man ein bisschen kennen. Aber das lernt man eigentlich auch, indem man Reisen führt. Und fliegerisch muss man relativ fit sein bei Beurteilungen von Situationen, dass nichts passiert. Weil natürlich... Natürlich sind alles Piloten, die jetzt bei uns mitkommen. Aber man berät die Leute. Man macht am Morgen ein Briefing, das den Tag ziemlich genau beschreibt. Und da beschreibt man auch die Gefahren, die da entstehen können. Man beschreibt die Möglichkeiten und plant einen allfälligen Flug.

[00:16:04] Und das braucht schon ein bisschen Erfahrung, wenn man weggeht vom Hausfluggebiet.

[00:16:11] **Lucian Haas:** Weggehen vom Hausfluggebiet. Das heisst ja auch immer, man muss in so fernen Ländern das Wetter vor allem auch gut einschätzen können, um zu sagen, das geht heute sicher zu fliegen oder nicht. Wie machst du das? Also auf was greifst du da zurück, um weltweit zu sagen, ich weiss, wie das Wetter wird?

[00:16:31] **Andy Flühler:** Ja, jetzt muss ich dich schon ein bisschen ausholen, Lucien. Weil wir reisen ja in Gebiete, wo wir schon waren. Also das Erste, was wir machen, wir gehen dahin und fliegen dort. Also jetzt waren wir zum Beispiel hier in Argentinien, waren wir vor vier Jahren und sind da zwei Wochen mit dem Team geflogen. Wir haben da die Gegebenheiten, das Wetter und spezielle Wettersituationen probiert zu erkennen. Und das ist wieder das Wichtigste. Natürlich gibt es einen Wetterbericht, der heutzutage ziemlich genau ist. Egal, wo du bist auf dieser Erde, natürlich nicht so genau wie in den Alpen, aber eigentlich genug genau. Um in diesen Ländern sicher zu fliegen. Aber es gibt ja auch immer gebietsspezifische Situationen.

[00:17:19] Und die erkennt man, indem man diese Destinationen vorher bereist. Das macht auch richtig Spass. Das ist wirklich eine coole Situation mit unserem Team. Irgendwo hin und schauen, wie läuft das da. Das war im Sertau in Brasilien so. Das ist eigentlich fast auf jeder Reise so.

[00:17:41] **Lucian Haas:** Ein Problem. Ein Problem mit dem Wetter könnte ja auch sein, man kann es ja nicht vorplanen, sondern das Wetter kommt, wie es kommt. Und es kann ja schon mal sein, dass man eine Flugreise wohin macht und sagt, ich bin jetzt eine Woche in Argentinien oder sonst was. Die Leute zahlen viel Geld dafür und am Ende funktioniert das Wetter nicht so, wie es normalerweise immer um diese Zeit funktioniert. Und sagt, ja, jetzt ist es eigentlich in Argentinien immer trocken und heiß. Man kann toll fliegen, aber leider in diesem Jahr, es ist gerade El Niño oder was auch immer. Wir haben viel Feuchtigkeit und es funktioniert nicht so. Ja. Hältst du die Leute bei Laune, wenn es nicht zu fliegen geht?

[00:18:16] **Andy Flühler:** Ja, also das, was du jetzt erzählst, das stimmt. Also für jeden Gleitschirmflieger ist eigentlich das Fliegen das Wichtigste. Natürlich reist man auch, um Land und Leute kennenzulernen. Also das Fliegen ist ja ein Teil vom gesamten Reiserlebnis. Das Fliegen ist aber zentral. Und bei uns läuft das so, dass wenn wir in Destinationen gehen, wo ein erhebliches Wetterrisiko stattfindet, dann probieren wir uns auch sehr flexibel zu bewegen. Zum Beispiel in Brasilien. Jetzt wissen wir eher ganz genau, wo wir hingehen müssen, in welcher Jahreszeit. Aber wir gehen auch schon mal zum Beispiel 1500 Kilometer weg, fahren halt einen Tag, um aus einer Schlechtwetterzone rauszukommen und dann die Reise irgend ganz woanders durchführen.

[00:19:13] Also wir sind eigentlich eher uns am Bewegen als im schlechten Wetter zu sitzen. Natürlich kann man es nicht ganz vermeiden. Es gibt immer mal einen Schlechtwettertag, das kann man locker überbrücken. Aber schlecht ist es, wenn man eine Schlechtwetterwoche hätte oder Schlechtwetterzehntage. Dann sind eigentlich alle bereit, sich wegzubewegen. Und das ist nicht immer und überall möglich. Aber ich würde sagen, bei 90 Prozent der Reisen bewegen wir uns so. Also wir buchen praktisch keine Hotels voraus. Oder fünf Tage vorher nur. Und dann bewegen wir uns sehr stark der Meter entsprechend. Weil das ist der wichtigste Punkt für uns. Hast

[00:19:52] **Lucian Haas:** du denn schon mal Reisen gehabt, auf denen wirklich fliegerisch gar nichts ging? Auch.

[00:19:58] **Andy Flühler:** Wo war das vielleicht? Das gab es vielleicht mal in Spanien. Aber das ist sicher schon 15 Jahre her. Also gar nichts. Gar nichts heisst eine Woche praktisch nichts. Ja, das gab es. Weil im Winter... Wir haben ja genauso eine Reise in Südspanien, wo wir eine Woche oder zehn Tage dort sind. Und dann kann es schon mal passieren, dass ein paar Tage das Wetter nicht gut ist. Aber mittlerweile kennen wir auch dort Ausweichmöglichkeiten. Und das schützt uns eigentlich von dem ein bisschen, dass wir nur rumhocken und nichts tun. Oder Sightseeing machen, einen Tag nach dem anderen. Also es gibt es praktisch nicht mehr. Also wir probieren die Reisen auch so zu setzen.

[00:20:43] Und dass sie ins beste Wetterfenster passen. Wir gehen im Juli, August auf den Balkan zum Beispiel. Ende August nach Griechenland. Das sind wettersichere Situationen. Wir gehen nach Südbrasilien im Januar nach Argentinien. Das sind ziemlich wettersichere Situationen.

[00:21:04] **Lucian Haas:** Das heisst jemand, der vielleicht überlegt, irgendwelche Reisen zu machen. Und jetzt mal gucken will, wo kann ich zu welcher Zeit am besten wohin fahren. Kann der sich auch einfach... Den Fly with Andy Kalender nehmen, ohne da jetzt mit euch mitzufahren. Aber der kann dann sagen, okay, ich sehe, die bieten zu der Zeitpunkt Griechenland an, zu dem Zeitpunkt Brasilien. Die haben Erfahrung, das ist eigentlich eine gute Wetterphase, wenn ich dann auch parallel da fahren würde.

[00:21:28] **Andy Flühler:** Genau, das würde ich sagen, ja. Ja, das kann man vermutlich, ja. Also es ist unsere Meinung natürlich, aber das kann man ja.

[00:21:38] Unsere Planung ist genau so. Wir schauen genau wie, wo ist es am besten, zu welcher Jahreszeit. Wenn

[00:21:46] **Lucian Haas:** mal trotzdem wirklich nichts geht, auch wenn du jetzt kein Beispiel hast, wo das war damals aber so. Aber es gibt ja schon mal, da hast du drei, vier Tage schlechtes Wetter. Und gerade diese fluggeilen Flieger, die sagen, ich habe jetzt extra die Flugreise gebucht. Meinen sonstigen Familienurlaub habe ich schon verbracht. Und jetzt diese eine Woche habe ich frei von meiner Frau und Kindern. Ich darf jetzt mal fliegen gehen und ich komme nicht zum Fliegen.

[00:22:10] Wie sehr nimmst du dir das dann zu Herz, wenn du merkst, eigentlich die Stimmung in der Gruppe, nach dem zweiten Tag Sightseeing, kippt so langsam? Was machst du dann?

[00:22:22] **Andy Flühler:** Ja, man muss schon dafür sorgen, dass sie nicht kippt, oder? Also man schaut natürlich schon, dass sie nicht kippt. Also man schaut, dass die Leute was erleben können, dass man trotzdem eine erlebnisreiche Reise probiert zu machen. Ich habe jetzt gerade darüber nachgedacht, wie mancher Tag gab es im letzten Jahr, wo ich nicht geflogen bin. Also es sind... Lucia, es sind wirklich ganz, ganz wenige. Also wir können praktisch jeden Tag fliegen. Also es ist wirklich nicht so heikel, wie du das beschreibst. Dass es eine Woche schlechtes Wetter gibt, das ist bei mir jetzt 15 Jahre, über 10 Jahre her. Also wenn man, ich glaube, die Treffsicherheit südlich von den Alpen ist schon ziemlich gut.

[00:23:10] Und es gibt ja auch Reisen, wie zum Beispiel in Alpernay, die man dann absagt, wenn man sieht, hey, das ist jetzt einfach nicht gutes Wetter. Diese vier Tage, wo wir jetzt auf den San Fermo gehen, dann sagen wir das ab. Also es hat ja keinen Sinn, wenn man eine Gleitschirmreise macht und das Wetter ist schlecht, oder?

[00:23:28] **Lucian Haas:** Jetzt hatte ich dich das vorhin schon mal gefragt, international, wenn ihr wirklich weit ab in Brasilien oder Argentinien oder sonst was seid, für diese Wettereinschätzung, was nutzt du da? Gibt es dann auch lokale Apps oder sagst du, ich gucke hauptsächlich auf Windy und habe da meine Erfahrung mit und das nutzt... Ja... Ja,

[00:23:46] **Andy Flühler:** wir nehmen, also wir nehmen, glaube ich, das, was ein bisschen alle nehmen. Also wir nehmen Windy und Meteor Blue. Und zuletzt ist es für uns ja wichtig, dass wir diese Information, die wir dort kriegen, auch in ein Gebiet rein planen können. Also die Informationen oder die Erfahrung von einem Gebiet zusammen mit dem Wetterbericht macht einen treffsicher, glaube ich, mit dem Wetter. Und das wächst mit den Jahren. Wo man sich im selben Gebiet befindet. Und da nehmen wir immer diese beiden Wetterberichte. X-Skies auch noch drei. Drei nehmen wir. Also X-Skies, Windy und Meteor Blue.

[00:24:29] **Lucian Haas:** Inwieweit nutzt ihr auch Locals als Mitarbeiter, beziehungsweise vielleicht auch deren Wetterwissen anzupapfen oder so etwas? Oder stellt ihr fest, dass ihr eigentlich, wenn ihr länger dort schon, also mehrfach dorthin gefahren seid, mit eurem Fliegerblick habt ihr im Grunde genommen... Oder mittlerweile das bessere Wetterverständnis als vielleicht manche vor Ort?

[00:24:50] **Andy Flühler:** Ja, das würde ich jetzt nicht so sagen. Also ich würde keine Rangliste besser oder schlechter machen. Also wir können uns ziemlich gut ausdauern, wo wir hinfahren. Wir haben natürlich Mitarbeiter, die lokal sind. Also in Brasilien arbeiten wir immer mit dem gleichen brasilianischen Team zusammen. In Argentinien arbeiten wir mit einem argentinischen Freund zusammen. Natürlich nehmen wir immer lokale Leute. Mit ins Team und besprechen auch mal die Wettersituation mit diesen lokalen Leuten. Aber es ist eher ein Teamwork, wo man dann probiert herauszufinden, wie es am besten geht. Das ist speziell wichtig in Südtalien. Da haben wir einen sehr guten lokalen Freund, der unser Team unterstützt.

[00:25:42] Und da ist es schon ziemlich wichtig. An anderen Orten ist es wenig. Es ist weniger wichtig, weil wir da schon 10 Jahre sind oder 20 Jahre sogar. Dann ist es nicht mehr gleich wichtig. Dann kennt man die lokalen Gegebenheiten auch langsam ein bisschen.

[00:25:59] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, Bereiche, wo wir schon 10 Jahre oder 20 Jahre sind. Springen wir einfach mal um mehr als 20 Jahre zurück in deinem Leben. Erzähl mir mal deine Fliegergeschichte. Wie bist du dazu gekommen und wie bist du letztendlich zu Fly with Andy gekommen?

[00:26:14] **Andy Flühler:** Also ich habe mit... 16 Jahre musste man da sein in der Schweiz. Da habe ich mit dem Fliegen angefangen. Und dann, wie viele, die jetzt in dieser Szene sind, irgendwann einen Fluglehrer, mit 21 den Fluglehrerschein gemacht. Damals mit Drachen. Und habe dann angefangen, Drachen auszubilden. Und drei Jahre, das war aber in dieser Zeit, wo das Drachenfliegen schon mehr oder weniger... Auf

[00:26:44] **Lucian Haas:** dem absteigenden Ast war so? Ja.

[00:26:47] **Andy Flühler:** Ja, das wollte ich fast nicht sagen, aber es war halt so in dieser Zeit. Und jetzt, nach drei Jahren, da war ich ja sehr jung. Mit 25 habe ich dann, 24, 25, den Gleitschirm, Fluglehrer auch noch gemacht. Und habe dann Gleitschirmschule gegeben. 15, 10 Jahre lang, 12 Jahre lang in einer Ostschweizer Gleitschirmschule. Und dann hatte ich irgendwie genug von Schulen. Das war mir dann irgendwie... Das habe ich gesehen, das habe ich gemacht. Und habe dann ein Jahr lang gar nichts mehr gemacht. Und bin in Spanien vor allem rumgereist und bin geflogen. Und habe mir überlegt, was ich jetzt mache. Und dann wurde es mir eher wieder ein bisschen zu langweilig, dass wir da in Spanien leben.

[00:27:39] Und habe Fly with Andy gegründet. Und habe diese Firma später zusammen mit Michael Gebber. Und habe diese Firma später zusammen mit Michael Gebber. aufgebaut und jetzt reisen wir seit über zehn Jahren in der Welt mit interessierten Leuten und das Allerwichtigste für uns ist, dass wir eigentlich eine gute Zeit erleben mit guten Leuten, vor allem auch mit Freunden im Team, das ist ein ganz, ganz wichtiger Aspekt für uns, weil wir so viel unterwegs sind, sind die Team Bodies extrem wichtig für uns natürlich.

[00:28:17] **Lucian Haas:** Du hast ja als Partner den Michael Gebert und noch nicht ganz so lange, aber dann auch den Dominik Rohner dabei, trotzdem heisst das ganze Unternehmen immer noch Fly with Andy, obwohl man auch sagen könnte Fly with Dominik oder Fly with Michael oder sowas. Warum, als du mit Michael zusammengekommen bist, warum habt ihr diesen Namen Fly with Andy dann auch gemeinsam behalten?

[00:28:39] **Andy Flühler:** Also das war nicht mein Wunsch oder irgendwas, sondern da haben wir einen Marketingmenschen gefragt und der hat uns das empfohlen zu dieser Zeit, weil dieser Brand hat zu dieser Zeit schon einen gewissen Wert gehabt und die haben uns unbedingt empfohlen, den mal beizubehalten und jetzt ist es so und es kommt ja schwer auch darauf an, wie steht Michael dazu und Michael ist es egal, war es egal von Anfang an und mir ist es eigentlich auch egal, ob mein Name da steht oder nicht, also ob jetzt da Fly with Andy, Fly mit Michael oder Fly with Dominik da steht, ist mir völlig, unwichtig, aber es ist halt der Name, der hat in der Schweiz einen gewissen Erkennungswert und darum sind wir damals,

[00:29:27] haben wir das nicht gewechselt oder er war damals schon sechs Jahre alt, als wir zusammenkamen und dann hat man es ein bisschen gekannt.

[00:29:35] **Lucian Haas:** Wenn ich es richtig sehe, ist Fly with Andy, zumindest im deutschsprachigen Raum, ja, kann man sagen, das bekannteste und grösste flugschulunabhängige Gleitschirmreiseunternehmen oder Anbieter, den es so gibt. Ist diese Grösse, die Fly with Andy mittlerweile hat, ist das für dich ein Segen oder ist das auch ein bisschen ein Fluch?

[00:29:56] **Andy Flühler:** Nein, das ist ein Segen. Nein, das ist super, weil früher, als ich alleine war, da war man so auf einer One-Man-Show, man hat die gesamte

[00:30:08] Firmenverantwortung oder Geschäftsverantwortung selber getragen und jetzt bin ich auch ein Zahn im Zahnrad, sozusagen, oder? Ich bin niemals mehr so wichtig wie zum Anfang und wir haben sehr gute Mitarbeiter und ich bin eigentlich mittlerweile sehr relaxed und kann viel Freizeit, kann viel fliegen gehen und das war das ganze Ziel, dass man ein bisschen aus der Spannung rauskommt, in eine relaxte, gute Berufs - und Freizeitphase. Das ist jetzt so.

[00:30:46] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, ich kann viel fliegen gehen. Das ist aber in der Zeit zwischen deinen Reisen, wo du dann noch viel fliegst oder fliegst du auch auf deinen Reisen teilweise mit? Oder verzichst du da eigentlich ganz drauf?

[00:30:59] **Andy Flühler:** Nein, wenn wir zum Beispiel Weiterbildung machen, XC-Camps, dann reise ich auch mit, klar. Aber das ist der kleinere Teil. Meistens fliegt man nicht, fliege ich nicht mit. Michael glaube ich auch nicht, weil wir oft am Startplatz die ganze Situation, überwachen, das ist so die Geschichte. Wir überwachen das Fliegen, wir überwachen die Logistik und da kommen wir fast nicht zum Fliegen. Aber ich fliege trotzdem 150 bis 200 Stunden im Jahr. Also ich habe genug Zeit, neben den Reisen zum Fliegen, das geht sehr gut.

[00:31:38] **Lucian Haas:** Aber dann fliegst du nicht mit Kunden zusammen, sondern dann für dich alleine oder mit Freunden oder mit eurem Team, wo ihr dann

[00:31:47] neue Destinationen dann irgendwie erkundet.

[00:31:49] **Andy Flühler:** Ja, man geht dann fliegen mit dem Team oder auch mit Freunden und wenn wir im Ausland sind, oftmals auch irgendwo, wo man es jetzt ein bisschen abchecken will, wie das genau geht zum Fliegen. Aber da ist man natürlich nicht mehr in der Tätigkeit vom Reiseleiter drin, sondern da fliegt man ohne irgendwelche Verantwortung, nur Verantwortung für sich selbst natürlich.

[00:32:18] **Lucian Haas:** Aber schon im Hinterkopf, das spielt immer eine Rolle, wenn du beispielsweise, du kommst an ein neues Gelände, guckst dir das an und sagst, oh, das könnte ja vielleicht auch für eine Reise interessant sein. Oder kannst du auch wirklich in bestimmten Bereichen fliegen gehen und dieser Job-Hintergrund, es bleibt wirklich vollkommen im Hintergrund.

[00:32:35] **Andy Flühler:** Ja, wenn ich in die Schweiz fliege, dann bleibt es völlig im Hintergrund. Dann gehe ich mit meinen Buddys fliegen und dann fliege ich, weil es richtig Spass macht. Ich bin ja auch nicht so lange in der Schweiz. Ich bin zwei Monate im Jahr in der Schweiz und dann fliege ich richtig gerne dort. Ich bin dort aufgewachsen und die Berge in der Innerschweiz kenne ich sehr gut. Ich wohne in Luzern und das freut mich jedes Mal, wenn ich da fliegen gehen kann mit Freunden. Das ist eine super Geschichte. Ich fliege wahnsinnig gerne. Das gibt mir viel. Und in der Schweiz denke ich gar nicht an den Beruf. Und wenn ich irgendwo bin auf dieser Welt und fliegen gehe, dann denke ich schon immer darüber nach, wer das jetzt was, um eine Reise hierher anzubieten oder eher nicht.

[00:33:24] Das kommt schon immer in den Kopf.

[00:33:28] **Lucian Haas:** Wenn du da jetzt unterwegs bist auf Reisen, was schleppst du persönlich alles noch mit? Also hast du immer drei Gepäckwagen hinten dran, weil du hast deinen eigenen Gleitschirm, du musst vielleicht eine Schleppwinde irgendwo hinfliegen und sonst irgendwie was? Oder wie geht das?

[00:33:44] **Andy Flühler:** Die Schleppwinde haben wir ein Equipment hier in Südamerika und haben Schleppwinden in Europa. Da schleppt man nirgends mehr hin. Also vielleicht hier in Südamerika von Brasilien nach Argentinien, aber nicht das ist nicht eine grosse Geschichte. Ich persönlich reise mit meinem Gleitschirm, 14 Kilo und Funk und Tracking-Ausrüstungen und einem kleinen Handgepäck-Koffer. Das ist gar nicht so schlimm. Ich kann gar nicht mit sehr wenig Gepäck reisen. Ich glaube, desto mehr man reist, desto weniger Gepäck hat man auch. Ich brauche nicht so viel. Das Wichtigste ist eine gut funktionierende Ausrüstung für mich selbst und die ganze

[00:34:30] Infrastrukturausrüstung ist auch nicht so schwer. Vielleicht 5 Kilo. Ich komme locker mit dem Gleitschirm, 23 Kilo komme ich locker durch und ein Handgepäck, das ist kein Problem.

[00:34:40] **Lucian Haas:** Du hast gerade Tracking-Ausrüstung genannt. Früher gab es das ja mit Live-Tracking noch nicht so. Das ist erst in den letzten Jahren, immer besser geworden, weil auch die Handynetze auch in den entfernteren Ländern auch immer besser geworden sind und sowas. Fliegst du heute oder lässt du heute alle deine Kunden mit Live-Tracker fliegen, damit du auch weisst, wo die unterwegs sind?

[00:35:04] **Andy Flühler:** In 95 % der Fälle ja. Es gibt ja natürlich Reisen, wo man vor allem rückwärts Starts und Top-Landern übt, zum Beispiel, da braucht man keine Tracker. Aber in dem Moment, wo man aus dem Sichtbereich oder aus dem Gleitwinkelbereich rausfliegt, haben unsere Gäste alle Tracker. Das ist uns sehr, sehr wichtig. Das lässt so einen wichtigen Sicherheitsaspekt und ermöglicht Möglichkeiten, um Trecken zu fliegen und auf einer sicheren

[00:35:43] Basis. Und für uns ist, wir können einfach viel ruhiger schlafen, wenn wir immer wissen, wo sind die Leute, wo sind sie gelandet und das ist schon ein ganz, ganz wichtiger Punkt. Also ich kann mich noch ganz früh erinnern, da ist dann um 4 Uhr mal jemand nicht aufgetaucht. Ich kann mich genau nach meinem Fall erinnern und war auch nicht erreichbar mit dem Telefon, auch nicht mit dem Funk und das hat dann schon ein bisschen Stress ausgelöst. Es ist zum Glück nie was wirklich passiert, aber diese

[00:36:18] Aktionen früher, die hat man heute der Haupt nicht mehr, weil die Trecker funktionieren, dort wo wir fliegen eigentlich zu 100%.

[00:36:27] **Lucian Haas:** Das heisst, das hat auch das Guiding für dich deutlich entspannter gemacht insgesamt.

[00:36:32] **Andy Flühler:** Total. Ja, wirklich um Welten, ja, das ist ganz, ganz wichtig geworden für uns und die Logistik auch gut aufzubauen. Also wenn man Strecken fliegen geht, gibt es ja auch einen Rückhol-Service und dieser Service kann man viel entspannter und besser aufbauen, wenn die Leute mit Trecker fliegen. Ja.

[00:36:51] **Lucian Haas:** Gebt ihr denen dann einen Trecker mit oder sagst du, hey, lade dir diese App aufs Handy und das muss damit funktionieren?

[00:36:57] **Andy Flühler:** Nein, wir haben uns entschieden dazu mal einen für Flymaster Trecker und die geben wir den Leuten mit, ja. Jeder, der bei uns auf eine Reise kommt, hat zuletzt einen Flymaster dann noch mit im Fluggepäck und das ist eine wichtige Geschichte geworden für uns, ja.

[00:37:18] **Lucian Haas:** Nochmal zurück, wir haben vorhin das Wort Schleppwind erwähnt. Du warst ja, glaube ich, einer der Ersten oder vielleicht sogar der Erste, der im Grunde den Schleppstart nach Nordost-Brasilien eingeführt hat und gesagt hat, um große Strecken dort zu fliegen, startet man am besten aus der Winde. Wie kam es dazu? Wie kam diese Idee dazu, dass du gesagt hast, wir machen jetzt wirklich den Windenstart?

[00:37:41] **Andy Flühler:** Ja, das war eigentlich ein Zufall, muss ich sagen. Also wir haben uns schon immer gedacht, das Windenfliegen wäre ja viel einfacher als von diesen windigen Kanten loszufliegen, weil in Nordost-Brasilien ist das Starten vom Berg schon recht windig, das muss man sagen. Und da sind wir zu einer Winde gekommen, zu einem Schuhwerk dazu mal und dann sind wir im Team auch losgezogen, nach diesem geradeaus Fliegen sind wir da in der

Umgebung, haben wir uns bewegt und haben mit dieser Winde so das Abenteuer gesucht. Es ging zwei, drei Jahre dann so mit dem Team oder in ganz kleinen Gruppen.

[00:38:26] Das war dann wirklich der Kick für uns und dann haben wir gemerkt, hey, da gibt es gute Möglichkeiten, gute Voraussetzungen, um da das ganze XT-Fliegen im Sertao von der Winde anzubieten und dann haben wir das gemacht und heute fliegen eigentlich praktisch alle nur noch von der Winde im Nordost-Brasilien. Bei uns ist es so langsam gewachsen, auch aus diesem Abenteuer, das wir selber erlebt haben, die ersten zwei, drei Jahre und dann hin zu dem, was es heute ist.

[00:39:01] **Lucian Haas:** Seit einigen Jahren ist ja auch jedes Jahr im September oder ich glaube im September ist es oder Anfang Oktober die Schweizer Liga im Grunde bei dir zu Gast oder nutzt deine Infrastruktur in der Hoffnung, auch in Brasilien neue Weltrekorde und sowas zu fliegen. Sind das für dich in irgendeiner Weise besondere Wochen?

[00:39:18] **Andy Flühler:** Also ich bin sehr gerne im Nordosten von Brasilien. Es ist eine sehr

[00:39:23] inspirierende Gegend. Mir gefällt es dort. Es ist speziell, speziell auch von den Voraussetzungen her. Es hat speziell interessante Leute dort auch, finde ich. Es ist wirklich ein Abenteuer und die Schweizer Liga, das finde ich eine ganz coole Sache, wenn die kommen. Ich finde es gut, die Möglichkeiten eines Gebiets mal richtig auszuloten. Das kann ich selber nicht. Das können diese Top-Piloten schon, wie ein Michael Siegel, Chrigel Maurer war auch schon da. Also die haben dann schon gezeigt, wie weit und wie gut man da fliegen kann. Das erstaunt uns und das ist klar eine inspirierende Sache.

[00:40:10] **Lucian Haas:** Nun ist ja da das Fliegen quasi von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang. Du musst also jeden Morgen sehr früh aufstehen, um Winde und Sonstiges dann da parat zu haben. Wenn die dann alle schon relativ früh gestartet sind, was machst du eigentlich dann im Nordosten Brasiliens den Rest des Tages?

[00:40:28] **Andy Flühler:** Das ist eine ganz gute Frage. Also wir beobachten natürlich, wir müssen auf dem Lifetrack beobachten, was passiert, wie weit fliegen sie. Es braucht ein bisschen Erfahrung. Dann müssen wir einen Rückholservice organisieren. Der ist über 500 Kilometer gar nicht so einfach. Also man muss auch schauen, was denken die Piloten. Man kommuniziert mit den Piloten auch über WhatsApp zum Beispiel und fragt, was sie vorhaben, ob sie einen Flug zu Ende fliegen oder so abbrechen, dass sie am gleichen Tag noch zurückfahren können. Man organisiert eigentlich die Logistik für diese Piloten und das Sicherheitsbackup. Das ist so der Job von mir dort und es gibt dann vier, fünf, sechs Rückholer, die die

[00:41:19] Piloten begleiten. Und dann mit dem Auto.

[00:41:23] **Lucian Haas:** Und du bist der Mann im Hintergrund, der das alles so koordiniert. Und du telefonierst dann mit deinen Rückholautos und sagst, hey, der Chrigel ist jetzt gerade nach rechts abgebogen, der fliegt doch nicht hinten über die Kante, sondern landet wahrscheinlich hinten am Stausee oder was auch immer.

[00:41:37] **Andy Flühler:** Ja, das ist natürlich nicht so

[00:41:41] krass, wie du jetzt das schilderst, sondern die Leute, die bei uns in dem Team sind, die sind auch schon jahrelang dabei. Also die wissen selber, sie sehen den Track selber, sie sehen alle, die haben alle Instrumente selber an Bord und da wird dann eigentlich selber viel entschieden. Am Schluss vom Tag muss man oft ein bisschen aufteilen, wer kümmert sich jetzt um wen und wer kommt zurück und wer fährt weiter. Da mische ich mich auf jeden Fall ein, aber sonst fahren die extrem gut und sehr selbstständig diese Gruppe vom ersten zum letzten Piloten ab. Das ist eigentlich sehr wichtig. Nicht so eine grosse Geschichte. Wegen dieser Erfahrung von diesen

[00:42:27] brasilianischen Mitarbeitern, das ist top, muss ich sagen.

[00:42:31] **Lucian Haas:** Wenn so jemand 500 Kilometer fliegt, one way, wie viel Autofahrtstrecke ist das dann letzten Endes? Weil man kann ja wahrscheinlich nicht so Luftlinie mit dem Auto fahren, wie derjenige dort fliegen kann.

[00:42:45] **Andy Flühler:** Das läuft, also wenn jemand 400 plus Kilometer fliegt, fährt man mit dem Auto dahin, die Landnahme kurz vor der

[00:42:56] Dämmerung und dann übernachtet man dort. Dann fahren die Fahrer diesen Tag dahin, das ist dann von morgens um sieben bis abends um sechs oder elf Stunden. Die übernachten dort vor Ort und am nächsten Tag fahren sie zurück. Das passiert jetzt auch nicht jeden Tag. Es gibt zwar dort schon sehr zuverlässige Flugbedingungen, aber noch lange nicht jeder Tag ist ein 500 Kilometer Tag. Es gibt viele Tage, die sind 400 Kilometer, die meisten sind mindestens 300 Kilometer. Es gibt auch kürzere Tage. Wir sagen, wir müssen kurz nach der Dämmerung zurück sein, sonst ist es uns wie ein bisschen zu gefährlich, eine Rückfahrt nachts zu organisieren.

[00:43:41] Dann übernachten wir und lassen den nächsten Tag aus und starten dann mit diesen Leuten am nächsten Tag wieder.

[00:43:48] **Lucian Haas:** Wie viele Fahrtkilometer macht das aus? Also wenn jemand 400 Kilometer fliegt plus, sind das dann immer quasi die doppelte Strecke, die man auf jeden Fall allein one way mit dem Auto rechnen muss, weil man so viele Kurven fährt?

[00:44:00] **Andy Flühler:** Nein, das würde ich jetzt nicht sagen. Ich glaube, ein Faktor 1,3 oder 1, irgendwie so. Also es ist nicht so schlimm, wie man, ich denke für 500 Kilometer fährt man vermutlich 650 Kilometer. Schätze ich jetzt mal, ja. Aber es gibt keine Autobahnen, also es braucht dann schon Zeit. Also um diese 600 Kilometer zurück, zu fahren, braucht man schon 10 Stunden dann am nächsten Tag.

[00:44:24] **Lucian Haas:** Und dann ist wahrscheinlich das in dem Fall, auch wenn man es sonst vielleicht nicht so gut vergleichen kann, aber in dem Fall wahrscheinlich wirklich die Autofahrt gefährlicher als der eigentliche Flug, oder?

[00:44:34] **Andy Flühler:** Ja, das kann sein, ja. Das ist eigentlich unsere grösste Sorge, muss ich ehrlich sagen. Also das Winden, starten, das ist stufig aus extremer Sicherheit, das kennst du auch gut, Lucien. Dann das Fliegen, das finde ich jetzt,

[00:44:52] nicht ausserordentlich schwierig. Das Landen kann schon schwierig werden, wenn es sehr viel Wind hat, oder? Und das Rückholen, da muss man schauen, dass diese Leute relaxed fahren können, ohne Druck und ohne Stress und vor allem bei Tageslicht. Das entspannt die ganze Situation stark, ja. Also ohne, jetzt muss ich zurück sein, weil ich will morgen wieder starten, all das haben wir, das machen wir nicht bei unserem, bei uns ist das zu gefährlich, wie du selber sagst. Also das Autofahren kann gefährlich werden, ja.

[00:45:27] **Lucian Haas:** Ist dabei schon mal was passiert, bei den Rückholern?

[00:45:29] **Andy Flühler:** Bis jetzt noch nicht, nein. Das Holzangreifen, aber das ist noch nie was passiert beim Autofahren, zum guten Glück.

[00:45:40] **Lucian Haas:** Wenn man solche Rekordflüge in Brasilien macht, auf dem Papier klingt das ja immer toll, oder das sind wirklich tolle Leistungen, die da gebracht werden. Wenn man aus heutiger Zeit guckt, wo man auch über Klimawandel und so weiter diskutiert, kann man das natürlich auch kritisch sehen und kann sagen, ja, die müssen erst so, erst machen sie ihre Interkontinentalflüge, um nach Brasilien zu kommen und dann fliegen sie da 500 und dafür muss das Auto nochmal 1300 Kilometer fahren, nur um sie dann wieder zurückzuholen und sowas. Also da kommt ja einiges zusammen. Ist das für dich oder für die Leute, die da vor Ort sind, ist das irgendwie ein Thema? Wird auch darüber gesprochen, wie man damit umgehen kann?

[00:46:21] **Andy Flühler:** Ja, ich glaube, wir sind in einer bewussten Welt. Ich glaube, jeder ist sich bewusst, was für einen Fingerabdruck er hinterlässt und natürlich ist es kein guter Fingerabdruck, das, was wir machen im Nordost-Brasilien, aber wir reden eigentlich nicht bewusst darüber, weil es ist jedem klar, dass das nichts, dass es keine positive Klimabilanz gibt oder keinen positiven Fingerabdruck gibt, das ist wie die Voraussetzung, also da hat jeder seine eigene Einstellung und wir sind Anbieter und solange es Leute gibt, die das machen wollen, machen wir es.

[00:47:10] Ich glaube, das ist jetzt schwierig, darüber zu diskutieren. Natürlich ist es nichts, was man sagen muss, es ist gut, aber jeder macht sich selber eine Prävalenz mit allem, was er macht und dann sagen die einen, das mache ich jetzt alle vier Jahre oder mache es eben nicht. Da ist jeder selber und stellt sich selber darauf ein, auf die Klimasituation. Ich persönlich möchte mich da gar nicht politisch darüber äussern. Natürlich ist, wenn du ein Reiseanbieter bist, bist du eher auf der negativen Klimaseite. Man kann halt überlegen, wie wichtig ist kulturell

[00:47:56] für

[00:47:59] die Menschen das Reisen heute und ich glaube, es ist ein wichtiger kultureller Teil, dass man reisen geht und darüber über die Klimabilanz vom Reisen muss man nicht schreiten. Das ist, glaube ich, einfach immer eher negativ.

[00:48:17] **Lucian Haas:** Fliegen, also jetzt nicht das Gleitschirmfliegen, sondern auch das allgemeine Fliegen dürfte ja in Zukunft eher wieder etwas teurer werden, in Zeiten der ganz Billigflüge, ist wahrscheinlich vorbei.

[00:48:28] Glaubst du, dass sowas auch an deinem Geschäft ein bisschen was kratzen könnte?

[00:48:34] **Andy Flühler:** Ja, wir stellen uns natürlich schon auch auf die Wünsche unserer Gäste ein. Also wenn man jetzt merkt, dass die Leute nicht mehr gerne in der Flieger sitzen, dann bieten wir natürlich, haben wir jetzt schon gemacht, Angebote, die mit dem Auto erreichbar sind. Also wir stellen uns schon auf den Zeitgeist ein. Und auf die Bedürfnisse und Wünsche der Gäste. Das ist das Wichtigste bei so einem Geschäft, das wir führen.

[00:49:06] **Lucian Haas:** Du bietest ja zum Beispiel sogenannte Büssli-Touren an. Was ist eine Büssli-Tour? Was wird da gemacht?

[00:49:12] **Andy Flühler:** Ja, da geht man natürlich mit dem das ist nicht eine Büssli-Tour, dass man mit dem Bussiegel hinreist, sondern es ist eine Büssli-Tour, wo man mit dem Camper irgendwo hinreist und wir dann vor Ort die Infrastruktur vom Campingplatz aus organisieren, zum Beispiel nach ich sage jetzt irgendwas, nach England und dann geht man in England auf den Campingplatz und dort organisieren wir uns dann mit Bussen vor Ort und gehen zusammen fliegen. Das ist die Büssli-Tour. Aber wir haben andere Touren, wie zum Beispiel nach Mittelitalien, wo man jetzt mit dem Bus hinfährt, mit dem Zug zurückfährt oder auch mit dem Zug hinfährt. Das gibt es auch. Also wir bieten das an, was im Zeitgeist und die Kunden anspricht. Das ist für uns ja das Wichtigste. Es gibt schon auch jetzt diesen nicht Trend, aber diese

[00:50:00] Entwicklung, dass es Leute gibt, die eigentlich nicht mehr in den Flieger sitzen, bei Europa fliegen und für die haben wir auch ein Angebot natürlich.

[00:50:11] **Lucian Haas:** Wie findet ihr neue Destinationen? Also wonach geht ihr dabei vor oder worauf achtet ihr dabei? Ist das einfach so mich interessiert mal Albanien, komm lass uns Albanien ins Programm mit aufnehmen oder sind das auch irgendwie, ist das irgendwo eine strategischere Denke sogar noch dahinter?

[00:50:28] **Andy Flühler:** Nein, nein. Ich glaube, da hat man Lust, irgendwas selber zu erleben, eine Reise selber zu machen und dann erlebt man das und natürlich im zweiten Gedanken denkt man, wäre das vielleicht was, um eine Reise dahin zu machen. Viele Destinationen sind schon entstanden, weil man Lust hat, selber dahin zu gehen. Das ist wie das Wichtigste. Es gibt Destinationen, gerade in dem Balkon, da hat man einfach mal gesagt, hey, ich will da fliegen gehen, ist man selber hingegangen und hat dann eine Reise dahin gemacht. In Kosovo sind wir auch, in Bosnien-Herzegowina ist auch so eine Idee, es war genau auch so, da waren wir und sind Micha und ich zusammen dahin gereist, eine Woche fliegen gegangen und haben gedacht, hey, das ist doch cool, das ist wirklich eine sehr spezielle

[00:51:21] Landschaft, ein spezielles Land und jetzt fliegen wir dort.

[00:51:26] **Lucian Haas:** Ich glaube, ich glaube, in diesem Jahr, also 2023, bietest du auch eine Büssli-Tour in die Tatra an. Wie ist die Tatra? Ich kenne die Tatra nicht, also vom Namen her natürlich schon, ich weiß so ungefähr, wo sie liegt, aber das ist, glaube ich, das ist irgendwie so eines der vergessenen europäischen Gebirge, würde ich mal sagen, weil

[00:51:46] viele Piloten haben vielleicht mal den Namen gehört, aber keiner war bisher dort irgendwie fliegen, zumindest von der deutschsprachigen Gemeinde. Man liest auch wenig drüber und sonst was. Wie ist die Tatra? Wie bist du da drauf gekommen?

[00:51:58] **Andy Flühler:** Also wir haben uns das genau gleich überlegt wie du, also haben wir uns gesagt, hey, das ist ein Gebirge, das ein bisschen vergessen gegangen ist, wie du und dann ist Michael dahin gereist, ist da geflogen. Er hat auch schon eine Tour dahin gemacht und dieses Jahr gehe ich auf eine Büssli-Tour dahin. Wir wollten das schon die letzten Jahre machen, die letzten drei, vier Jahre und dann war das Wetter einfach nie gut, da gehst du irgendwo anders hin, da sind wir halt nach Italien gegangen oder nach einmal glaube ich nach Spanien, also das passt mir dann schon

noch ganz genau dem Wetter an und ich hoffe, dass es dieses Jahr klappt, dass wir in die Tatra gehen können, das wäre jetzt ganz cool, also das interessiert mich sehr, persönlich auch.

[00:52:43] **Lucian Haas:** Sind das eigentlich unterschiedliche Typen von Menschen, die solche, eher die Abenteuerouren bei euch mitmachen und die ansonsten so die Standard-Touren, ob jetzt Südsanien oder Abruzen oder sowas, wo man sagt, das sind schon die bekannteren Gebiete und wo ihr schon noch länger hinfahrt und sowas, also ist das einfach ein anderer Typ Menschenschlag, der dann da mitkommt zu den Abenteuern?

[00:53:06] **Andy Flöhler:** Ja, das ist, ich glaube, es gibt

[00:53:11] zwei unterschiedliche Reisende, ich glaube, es gibt Reisende, die sind am liebsten weit weg vom Tourismus und wollen eine Lampe reisen, wo es wild zu und her geht, auf touristischer Ebene, oder? Jetzt nicht insgesamt gesehen, und das sind schon eher aus meiner Sicht die Abenteurer und da gibt es Leute, die gehen gerne in bekannte Gebiete, wo man nicht stark überrascht wird von Kultur und Land und Leute. Das ist dann die andere Art vom Reisen. Ich glaube, bei uns haben wir einen guten Mix zwischen diesen Reisen in eher touristisch nicht erschlossene Gebiete, sage ich mal, und Reisen in touristisch erschlossene Gebiete.

[00:53:58] **Lucian Haas:** Bei diesen Charakterunterschieden von den Reisenden, zeigt sich sowas irgendwie auch in der Art, wie die fliegen? Oder im Könnenstand oder sowas, dass man sagt, die Abenteurer sind nur die, die auch schon wirklich super Flieger sind, oder sind auch manche sehr Unerfahrene eigentlich sehr abenteuerlustig und man muss die eher einbremsen?

[00:54:17] **Andy Flöhler:** Nein, also die Fliegerei wird eigentlich nie abenteuerlich. Also die wird schon abenteuerlich, weil man über ein Gebiet fliegt, das man noch nie befliegen hat. Also wenn man das jetzt, jetzt als das Abenteuer bezeichnet, ist es das natürlich, aber dass man, Abenteuer kann ja auch was Gefährliches sein mit unbestimmten Ausgang, und das darf ja beim Fliegen nicht passieren. Also in dem Moment, wo man in der Luft geht, bereitet man sich vor und schaut eigentlich alles zu tun, dass es in einem sicheren Rahmen abläuft. Auch bei Abenteuerreisen ist das Abenteuer dahingesehen, dass es in einem Gebiet ist, wo es wenige touristische Infrastrukturen hat und wo man, wo man fliegt, wo man noch nie geflogen ist,

[00:55:03] Landschaften, die man das erste Mal sieht und in einer Umgebung, wo es wenig bis gar keine Flugszene gibt. Das würde ich jetzt als Abenteuer. Aber dass man in die Luft geht und dann denkt, ja, ich schau doch mal, wie es ausgeht, das darf natürlich nicht passieren, ja. Das wäre total gegen das Grundgesetz vom Fliegen.

[00:55:26] **Lucian Haas:** Welcher Kontinent ist noch ein weisser Fleck auf der Erde? Auf der Fly with Andy-Karte?

[00:55:31] **Andy Flöhler:** Ich glaube, Asien. Asien hat noch niemand so von uns, noch niemand richtig Lust gezeigt, dahin zu gehen. Ich

[00:55:39] **Lucian Haas:** glaube, Georgien habt ihr im Programm. Und Georgien könnte man so halb zu Asien dazuzählen.

[00:55:47] **Andy Flöhler:** Eurasien oder wie auch immer man es nennen will.

[00:55:49] **Lucian Haas:** Aber dann wahrscheinlich so Südostasien und sowas habt ihr gar nicht. Thailand und sonstiges. Warum nicht?

[00:55:55] **Andy Flöhler:** Australien gehen wir, das weiss ich gar nicht. Also, oder bei uns, geht es ja ein bisschen nach dem, wo hast du selber Lust hinzugehen? Bis jetzt hat von uns noch niemand so richtig Lust gehabt, dahin zu gehen, von uns, die das machen, also Michael, Verena, Dominik oder ich. Also, wir haben, ja, wir gehen dahin, wo wir vor allem Lust haben. Viele haben jetzt Lust, nach Südamerika zu gehen. Wir waren auch schon in Nordamerika. Aber Asien waren wir, also, ja, genau, waren wir jetzt noch nie. Vielleicht gibt es das in nächster Zeit. Aber, ja, im Moment sehe ich es nicht. Also 2024 glaube ich auch nicht. Vielleicht. Bin gespannt, was meine Kollegen möchten.

[00:56:41] **Lucian Haas:** Was ist mit Afrika? Ich meine, Afrika ist ja zum einen ein Riesenkontinent und eigentlich böte doch Afrika auch sehr viele abenteuerliche Gegenden, wo man, vor allem, wenn man auch eine Schleppwinde mitnehmen würde, auch auf ganz abenteuerlichen Ecken dann fliegen könnte. Beispielsweise wir bieten Expeditionen in

die Sahel an oder sowas. Alles platt, man kann wunderbar starten und dann über vielen Affenbrotbäumen dahin segeln.

[00:57:06] **Andy Flühler:** Ja, da sind wir, da sind wir, also, es ist ein sehr reizvoller Gedanke und da sind wir eigentlich auch dran. Also, wir waren schon jetzmal in Namibia mit der Seilwinde. Das waren sehr eindrückliche, spannende Reisen, muss ich sagen. Das war eine sehr coole Geschichte. Dann waren wir in Südafrika. Michael war oft schon in Äthiopien. Dominik war öfter schon in Kenia. Also, wir bereisten schon einige Länder in Afrika und wir machen das auch sicher wieder. Mal schauen, was sich da so ergibt in den nächsten zwei, drei Jahren. Ich glaube schon, dass wir dorthin reisen in nächster Zeit wieder, weil das ist ja auch

[00:57:56] kulturell und vom Land her extrem spannend. Natürlich.

[00:58:01] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt selbst eine Flugreise bei dir buchen dürftest, welche wäre dein Favorit?

[00:58:09] **Andy Flühler:** Oh,

[00:58:12] ich glaube, ich würde

[00:58:16] Expedition Sertau heisst die. Die würde ich, glaube ich, am liebsten mitmachen. Da war ich auch schon dabei, muss ich ehrlich sagen, als Teilnehmer sozusagen. Und das ist eine Reise, die wir machen von Rezive, 1000, 1200 Kilometer ins Landesinnere, wo wir von Flugplatz oder von Schleppplatz zu Schleppplatz fliegen, in so 100 Kilometer Takt und dort landen und dort auch übernachten. Am nächsten Morgen wieder von dieser Schlepppiste bei dieser Stadt losfliegen, wieder weiter fliegen und das ist schon etwas, was mich extrem reizt. Das ist etwas, was ich extrem cool finde, dieses

[00:59:01] Step-by-Step-Vorwärtsfliegen. Das gefällt mir persönlich richtig gut.

[00:59:07] **Lucian Haas:** Schlepppiste ist aber jetzt nicht fürs Schleppen vorhergesehen, sondern das sind immer kleine Airstrips, die es da irgendwo gibt, wo man dann von starten kann.

[00:59:15] **Andy Flühler:** Da gibt es jenseits verlassene Flugfelder, da kriegen wir allermeisten easy eine Bewilligung, dass wir da drauf können und dann fliegen wir von dort weiter. Das sind so 10 Flugfelder, also 10 Flugpisten auf 1000 Kilometer und dann fliegen wir da von Flugpiste zu Flugpiste. Das ist richtig cool, das gefällt mir.

[00:59:40] **Lucian Haas:** Und da gibt es neben den Pisten auch immer ein Hotel oder wie macht ihr das?

[00:59:44] **Andy Flühler:** Ja, die Pisten sind schon meist in der Nähe von einer kleinen Stadt oder einem Städtchen, da gibt es immer in der Nähe ein Hotel. Also die Pisten sind nicht so abgelegen, dass gar nichts ist, sondern es waren eigentlich Infrastrukturanstrengungen der Brasilianer vor 20, 30 Jahren haben sie da Pisten hingebaut und zuletzt wie viele es einfach auch nicht gebraucht und jetzt verfallen die wieder und da können wir optimal schleppen auf diesen Pisten.

[01:00:10] **Lucian Haas:** Wie lang sind die, also was kriegt ihr dann da für Ausklinkhöhen hin?

[01:00:14] **Andy Flühler:** Ich würde mal sagen 1000 bis 1600 Meter, das kommt natürlich auf die Bedingungen drauf an, 400 bis 800 Meter Höhe ungefähr. Manchmal auch 1000.

[01:00:25] **Lucian Haas:** Jetzt fahren ja auch viele Schweizer bei euch mit, ich nehme an, dass ein Großteil eurer Kunden schon immer noch Schweizer sind, stimmt das so? Ja. 70,

[01:00:36] **Andy Flühler:** 80 Prozent.

[01:00:38] **Lucian Haas:** Und nun sind die Schweizer ja wahrscheinlich nicht unbedingt die, die viel an der Winde fliegen, wenn sie überhaupt schon mal an der Winde geflogen sind. Wie macht ihr das dann am Anfang? Im Grunde musst du ja mit denen erstmal vor Ort eine Windenschulung machen, oder wie macht ihr das?

[01:00:52] **Andy Flühler:** Ja, aber es ist ja auch nicht so schwierig, finde ich jetzt. Winden fliegen, findest du das schwierig, Lucien? Ich finde das nicht so schwierig. Nein, aber in

[01:01:01] **Lucian Haas:** Deutschland muss man einen offiziellen Windenschein machen, um dann mit der Winde fliegen zu können. Auch wenn es kein Hexenwerk ist, sondern das geht ja relativ schnell. Aber es ist jetzt so, also es werden wahrscheinlich schon viele bei euch sein, die kommen und sagen, das ist jetzt der erste Flug, jetzt hier in Brasilien ist auch mein erster Windenstart.

[01:01:20] **Andy Flühler:** Ja, das gibt es ja, da machen wir eine Einweisung, theoretisch, praktisch, aber es ist wirklich nicht so schwierig. Ich glaube, die grosse Sicherheit oder die grosse Gefahr, wenn man da überhaupt davon reden kann, ist bei der Logistik, beim Windenfahren und beim Ablauf. Und da kann der Pilot eigentlich, hat eigentlich nicht so viel damit zu tun. Das, was der Pilot macht, ist eigentlich nicht anspruchsvoll beim Windenfliegen. Das, was der Windenfahrer macht, finde ich natürlich auf der anderen Seite ziemlich anspruchsvoll. Der entscheidet, ob er jetzt sehr oft über einen Startabbruch, also allermeisten über einen Startabbruch oder dann nicht, weil er sieht, der Schirm ist schräg, ist zu weit hinten, das funktioniert oder das funktioniert nicht.

[01:02:07] Und ich glaube, das Team, das Schleppteam ist der wichtigste Punkt für die Sicherheit. Schleppen kann relativ jeder, der einigermaßen Gleitschirmfliegen kann, schnell und sofort. Würdest du das auch so? Du bist ja ein Windenflieger, oder würdest du das auch so sehen? Auch.

[01:02:24] **Lucian Haas:** Also ich fliege auch Winde und ich würde sagen, es ist überhaupt nicht schwer, sondern im Grunde kann man einen erfahrenen Piloten dranhängen, ihm ungefähr erklären, wie es geht und dann wird es beim ersten Mal, wenn du einen Windenfahrer hast oder einen Startleiter hast, der wirklich darauf achtet, dass beim Ausbrechen der Schirm sofort abgebrochen wird, wenn das Ausbrechen nicht stattfindet, dann funktioniert das wunderbar. Eine zweite Frage zu den unerfahrenen Schweizern, jetzt nicht nur beim Windenfliegen erstmal unerfahren, was dann leicht geht. Schweizer als Bergflieger sind ja auch unerfahren mit Flachland, Fliegerei und dieser etwas anderen Thermikentwicklung im Flachland und da in Brasilien und sowas. Wie häufig kommt es denn davor, dass da die Leute eigentlich dann gar keine Erfolgserlebnisse haben?

[01:03:10] Du sagst, die fliegen jetzt von Airstrip zu Airstrip idealerweise 100 Kilometer weiter, aber wie viele davon von so einer Gruppe, die du dabei hast, musst du eigentlich ständig irgendwo auf der Strecke einsammeln, weil die alle zwischendurch schon abgestanden sind, weil sie das System nicht verstanden haben, wie es funktioniert?

[01:03:29] **Andy Flühler:** Ja, ich meine, es gibt ja auch sehr unterschiedliche Tage. Es gibt einfachere Tage und schwierigere Tage. Flachlandfliegen ist eine andere Art, Thermik und Strecken zu fliegen, wie bei uns in den Alpen. Das macht sie genau reizvoll, finde ich, für mich auch. Also ich bin in den Alpen aufgewachsen und habe die allermeisten Fliege in den Alpen erlebt. Oder in den Bergen jetzt in der Vergangenheit. Kürzer in der Vergangenheit, aber Flachlandfliegen finde ich extrem cool, extrem reizvoll, weil es etwas anderes ist, weil es einen neuen Horizont auftut. Aber man muss es auch ein bisschen lernen und da kommt es halt darauf an, was für Ziele setze ich mir selber. Wenn jemand anfängt, Flachland zu fliegen, ist es eine Frage der Zielsetzung.

[01:04:17] Natürlich kommt dann

[01:04:20] der Wille alleine reicht nicht, um an das Ziel zu kommen auf so einer Wintertour, sondern da muss man wie sonst auch Erfahrung haben und viel fliegen, aber

[01:04:34] Gleitschirmfliegen heisst ja sowieso üben und im Flachland kann man auch sehr viel üben und oftmals ist auch der Zeitpunkt vom Start entscheidend. Also man kann sehr früh starten, zum Beispiel bei diesen Rekordflügen im Sertau, wenn man eine Stunde oder zwei Stunden später startet, ist es schon deutlich einfacher, aber auf ein Erfolgserlebnis zu kommen.

[01:04:56] **Lucian Haas:** Was würdest du als die grösste Schwierigkeit des Flachlandfliegens für einen aus dem Alpenfliegen kommenden Piloten bezeichnen?

[01:05:05] **Andy Flühler:** Die Distanz zum Boden, wo das ähm wo

[01:05:14] das

[01:05:17] ich denke jetzt gerade zurück, bei mir selber war es schwierig, ab welcher Höhe wird es absaufgefährlich und wann ist man eigentlich auf einer sicheren Ebene, wo man gut weiterfliegen kann, weil in den Bergen fliegt man ja eher nah am Gelände und im Flachland fliegt man dann eher immer hoch, aber hoch ist auch sehr relativ. 200 Meter über dem Grund ist ja eigentlich dann schon ziemlich tief, oder? Und in den Bergen, 200 Meter über den Bergen ist eigentlich noch alles okay, oder? Also diese diese 600 bis 800 Meter Höhe gut einzuschätzen,

[01:05:56] wo es dann heikel wird, abzusaußen, ich glaube, das ist da eine Schwierigkeit, glaube ich, ja. Dass man einfach immer hoch sein muss, auch wenn man das Gefühl hat, man ist hoch,

[01:06:09] da muss man, glaube ich, auf den Höhenmeter schauen und schauen, hey, jetzt bin ich wirklich nur noch 350 Meter über dem Grund, jetzt muss ich eine andere, oder wird es langsam absaufgefährlich, sage ich jetzt mal, ja.

[01:06:22] **Lucian Haas:** Was war dein bisher weitester Flug, den du da in Brasilien gemacht hast?

[01:06:27] **Andy Flühler:** Ich glaube, 290 Kilometer, irgend sowas im Nordosten, ja.

[01:06:32] **Lucian Haas:** Das heisst, so richtig Rekordfliegerei ist gar nicht dein Ding. Also das war jetzt ein persönlicher Rekord für dich, aber dass du jetzt sagen würdest, ah, diese grossen, da muss eine 4 vor den zwei Nullen oder was auch immer stehen, das reizt dich gar nicht so.

[01:06:48] **Andy Flühler:** Ja, also wenn ich jetzt an dem Tag am Start bin, würde mich das schon reizen, aber es ist jetzt nicht, ich richte meine Fliegerei nicht auf das. Also ich persönlich bin ein Erlebnispilot und ich will gute Erlebnisse, das heisst nicht, dass ich nicht Streckenfliegen gehe, ich gehe sehr gerne Streckenfliegen, aber ich schaue dann, was der Tag hergibt und schaue meinen Horizont je nach Tag halt an, persönlich auf mich, oder? Und dass ich jetzt 500 Kilometer fliege, ist unwahrscheinlich, also da müsste ich einen, glaube ich, das würde ich nie fertig bringen, aber bei sehr guten Tagen wird es vermutlich weiter als 300 gehen, aber das ist gar nicht so das Ziel, also ich richte mich gar nicht darauf aus, möglichst weit zu fliegen, sondern ich möchte möglichst gute Erlebnisse haben.

[01:07:38] Um das geht es mir beim Fliegen und das ist ja mit guten Leuten, in schönen Gebieten, gute Bedingungen, gute Flüge und nach dem Fliegen wieder eine gute Zeit mit Leuten zusammen zu erleben, um das geht es mir. Ob ich dann eine höhere oder ein bisschen weniger hohe Kilometerzahl im XContest sehe, ist eigentlich gar nicht so wichtig, weil es ist ja auch sehr abhängig von den Bedingungen, das weisst du selber, oder? Es ist ja nicht nur das Können an und für sich, natürlich braucht es Erfahrung und man muss ein guter Pilot sein, um weit zu fliegen, aber man braucht auch gute Bedingungen.

[01:08:18] **Lucian Haas:** Was macht für dich nach so vielen Jahren der Fliegerei noch hauptsächlich den Reiz aus?

[01:08:25] **Andy Flühler:** Ich fliege gerne. Ich bin gerne da oben, ich spiele gerne mit dieser Materie, Luft, Thermik. Das

[01:08:34] bringt mir wahnsinnig viel. Ich bin wahnsinnig gerne in dieser Umgebung. Also jedes Mal, wenn ich abhebe, ein paar hundert Meter über Boden bin, das ist eine Dimension, die ich sehr mag. Ich kann es auch nicht beschreiben, es ist noch besser, wenn ich immer irgendwo anders wieder fliege. Wenn ich jetzt in den gleichen drei Startplätzen immer wäre, wäre es vermutlich auch nicht gleich spannend, aber da ich immer irgendwo anders fliegen kann, ist es schon sehr inspirierend für mich und das bringt mir viel, viel Energie und viel Lebensfreude.

[01:09:09] **Lucian Haas:** Was ist das letzte wirklich Wichtige, was du beim Fliegen neu gelernt hast?

[01:09:14] **Andy Flühler:** Geduld. Geduld und

[01:09:17] **Lucian Haas:** Gelassenheit. Das hast du erst jetzt neu gelernt?

[01:09:21] **Andy Flühler:** Nein, aber das ist ein ständiger Lernprozess, glaube ich. Also ich habe ja mit 16 angefangen oder noch früher eigentlich, auf dem Bauernhof vom Vater. Und da waren schon sehr viele ungeduldige und unentspannte Sachen zuerst in der Fliegerei drin. Und nach Jahren wird man immer entspannter und geduldiger und auch gelassener. Und zuletzt muss man ja schon sagen, das Hobby Gleitschirmfliegen ist manchmal gar nicht so ernst, wie man das selber sieht oder sich das vornimmt, sondern es ist gelassen und mit viel Geduld und offenen Augen kann

man extrem schöne Sachen erleben beim Fliegen, finde ich.

[01:10:03] **Lucian Haas:** Was sind für dich die liebsten Momente auf deinen Reisen?

[01:10:08] **Andy Flühler:** Mit guten Leuten gute Erlebnisse zu erleben, am Boden und in der Luft, also auch nach dem Fliegen oder vor dem Fliegen zusammen sein mit Fliegen, das ist für mich eine ganz, ganz gute Sache und das mag ich. Ich mag mit Piloten, Pilotinnen zusammen zu sein und diese Leidenschaft zusammen zu erleben, das ist eigentlich das aller, allerbeste für mich. Das

[01:10:37] **Lucian Haas:** heisst, Gleitschirmfliegen ist für dich eigentlich ein Gemeinschaftssport?

[01:10:40] **Andy Flühler:** Ja, würde ich sagen. Natürlich nicht in der Luft, aber auch da, man fliegt ja nie alleine und dann sieht man, da ist jetzt Ramona, jetzt fliegen wir zusammen oder

[01:10:51] da ich habe

[01:10:54] ein paar Fliegerfreunde, mit denen fliege ich immer in der Innerschweiz, das ist dann schon auch in der Luft zusammen, aber am Boden, spätestens am Start oder am Landeplatz ist man ja voll zusammen und

[01:11:07] teilt die Freude oder teilt die Erlebnisse, das finde ich schon cool.

[01:11:12] **Lucian Haas:** Andy, ich danke dir für deine Erzählung über 30 Jahre, ich weiss nicht, wie lange gibt es Fly with Andy jetzt genau? Ich glaube

[01:11:19] **Andy Flühler:** 18 Jahre, glaube ich jetzt, ja. Du fliegst 30

[01:11:23] **Lucian Haas:** Jahre und 18 Jahre davon als Fly

[01:11:26] **Andy Flühler:** with Andy. Jetzt fliege ich dann genau 40 Jahre schon. 40 schon? Also mit

[01:11:29] **Lucian Haas:** Drachen dazugerechnet dann noch?

[01:11:31] **Andy Flühler:** Ja, genau.

[01:11:33] **Lucian Haas:** Und dann 36

[01:11:36] von Gleitschirmen, wenn du 86 danach hast. Ja, genau. Ja,

[01:11:39] **Andy Flühler:** genau. Und es macht immer noch wahnsinnig Spass, das muss ich schon sagen.

[01:11:45] **Lucian Haas:** Dann möge es so bleiben.

[01:11:47] **Andy Flühler:** Wie lange fliegst du schon, Lucia?

[01:11:49] **Lucian Haas:** Ja, noch nicht ganz so lange, aber ich komme jetzt mittlerweile auch schon auf, oh, jetzt muss ich kurz rechnen, 18.

[01:11:55] **Andy Flühler:** Ah, super. Also 18 Jahre. Du bist auch deutlich jünger als ich vermutlich.

[01:12:00] **Lucian Haas:** Nein, ich habe deutlich später angefangen als du, wenn du gesagt hast, du hast mit 15, zumindest, oder mit 16 mit dem Drachen angefangen. Ich war damals schon 34, als ich angefangen habe, Gleitschirm zu fliegen. Aber es ist dann, als ich dann dran war, dann so eine Passion geworden, dass ich dem halt jetzt ziemlich viel widme.

[01:12:19] **Andy Flühler:** Ja, das spürt man bei dir, dass du ein passionierter Gleitschirmflieger bist. Das finde ich ganz cool, super.

[01:12:26] **Lucian Haas:** Danke. Andy, vielen Dank nochmal und dir noch eine schöne Zeit in jetzt Buenos Aires, demnächst dann wieder Brasilien und ja, viele tolle Erlebnisse bei den ganzen Flügen und vor allem Reisen mit den vielen verschiedenen Gruppen, die dann in diesem Jahr dann kommen.

[01:12:41] **Andy Flühler:** Ja, vielen Dank für das spannende Gespräch, Lucia, und hoffentlich sehen wir uns mal irgendwo auf einem Startplatz, würde mich freuen.

[01:12:49] **Lucian Haas:** Ja, wir haben uns schon mal auf einem Startplatz gesehen. Ich glaube nämlich vor so, müsste 2006 oder sowas in Algodonales gewesen sein. Da war ich, da war ich damals auch mit einer Flugschule da und da warst du mit einer Tour da und da hieß es schon, oh, das da drüben, das ist der Andy von Fly with Andy, der macht hier auch immer so Touren. Also, da habe ich auch kurz mal mit dir gesprochen, du wirst dich nicht mehr daran erinnern, aber ich weiß es noch. Du warst berühmter als ich damals

[01:13:15] **Andy Flühler:** schon. Aber jetzt bist du natürlich berühmter als ich und wir sehen uns sicher mal, also irgendwie wieder.

[01:13:22] **Lucian Haas:** Bestimmt. Andy, ich wünsche dir was und dann sage ich mal bis bald.

[01:13:26] **Andy Flühler:** Lucia, eine gute Zeit, bis dann, tschüss, ciao, ciao.

[01:13:34] **Lucian Haas:** Wie immer findest du die Shownotes zu dieser Podcast-Folge samt einiger weiterführender Links im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz. Lu-Glitz steht im Netz unter www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz schreibt sich L U minus G L I D Z. Podz-Glitz wiederum findest du auch überall dort, wo es Podcasts gibt. Abonniere Podz-Glitz, um keine Folge zu verpassen. Und gib dem Podcast ein 5-Sterne-Rating, damit auch andere darauf aufmerksam werden. Besser noch, empfehl den Podcast im direkt Gespräch mit deinen Flickr-Freunden. Vom Hören allein kann Podz-Glitz freilich auf Dauer nicht überleben. Zumal ich hier, so wie im Blog Lu-Glitz, bewusst auf störende und beeinflussende Werbung verzichte. Stattdessen setze ich darauf, dass auch du als Hörer und Leser Lust bekommst, beide Projekte finanziell zu unterstützen.

[01:14:23] Als Förderer musst du dich zu nichts verpflichten und keine Abo-Regeln einhalten. Du darfst einfach geben, wann, so oft und so viel du willst. Das kann ein einmaliger oder auch wiederkehrender Förderbeitrag sein, du entscheidest. Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern. Falls du dir unsicher bist, welche Summe vielleicht angemessen wäre, dann mache ich dir einen unverbindlichen Vorschlag. Wie wäre es mit 1 Euro pro Podcast-Folge und 2 Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz? Selbst übers Jahr zusammengerechnet ist das für dich immer noch günstiger als die Abo-Gebühren eines klassischen Magazins. Bis zum nächsten Mal.

[01:15:09] Ciao!

English

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

Show notes

Andy Flühler has built one of the most well-known brands in the paragliding travel market. How did he do it?

Those who learn paragliding will soon want to look beyond their local home mountain flight sites. Gliding over unknown landscapes is simply an appealing adventure.

However, one wants to experience this with as little planning effort and risk as possible. This is where organized paragliding trips come into play.

Most of such trips are organized by flight schools. However, there are also some specialized providers that offer only trips and no training. The presumably best-known tour operator of this kind in the German-speaking paragliding scene is "Fly with Andy".

18 years ago, the Swiss Andy Flühler began offering flights to Spain and Italy under this brand name. Today, he has almost the entire world in the program. However, he no longer handles all of this alone, but with a handful of partners. They are inevitably all very travel-loving and are on the road for a large part of the year.

Andy, for example, is only in his Swiss home for about two months of the year. What else belongs to the life of a full-time flight world wanderer, what still fascinates him about this task after so many years on the road, how he deals with changing dynamics in his travel groups, how climate protection also becomes a topic in flight travel, and which travel moments are his favorites, Andy tells all this and more in this episode 101 of Podz-Glidz.

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

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

Music for this episode:

Little Samba | Artist: Quincas Moreira

No Copyright Music, <https://www.youtube.com/watch?v=LDDvhkJEz0>

Links:

- Fly with Andy: <https://www.flywithandy.com/>
 - Windy: <https://www.windy.com>
 - Meteoblue: <https://www.meteoblue.com/de/wetter/maps/#coords=4.88/47.91/15.39&map=windAnimation~rainbow~auto~10%20m%20above%20gnd~none>
 - XCSkies: <https://www.xcskies.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/flywithandyparagliding/>
 - Instagram: https://www.instagram.com/flywithandy_paragliding/
-

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/02/podz-glidz-101-der-reiseveranstalter.html>

Transcript

[00:00:08] **Andy Flühler:** Many destinations have come into being simply because someone felt like going there themselves. That's the most important thing. There are destinations, especially in the Balkans, where someone just said, "Hey, I want to fly there," went there personally, and then organized a trip there.

[00:00:39] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast.

[00:00:44] **Andy Flühler:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Today with... Andi Flühler. And I'm Lucian Haas. Who

[00:00:57] once you learn paragliding, you'll soon want to look beyond your local home mountains. Gliding over unknown landscapes is simply an appealing adventure. However, you want to experience that with as little planning effort and risk as possible. This is where organized paragliding trips come into play.

[00:01:18] Most of these trips are organized by flight schools. However, there are also some specialized providers who offer only trips, not training. The most likely well-known tour operator of this kind in the German-speaking paragliding scene is Fly with Andi.

[00:01:37] 18 years ago, the Swiss Andi Flühler began offering flight trips to Spain and Italy under this brand name. Today, he has almost the entire world on his program. However, he no longer handles all of this alone, but with a handful of partners. They are inevitably all very adventurous and on the road for a large part of the year. Andi, for example, is only in his Swiss home for about two months a year. What else is involved in the life of a full-time flight world-wanderer, what still fascinates him about this task after so many years on the road, how he deals with the changing dynamics in his travel groups, how climate protection also becomes a topic for flight trips, and which travel moments are his favorites.

[00:02:25] Andi talks about all of this and more in this episode, number 101. If

[00:02:34] If you enjoy Podz-Glitz, why not support my work as a patron? You can find out how to do that easily and without any obligation on the website of my paragliding blog Lu-Glitz, specifically on the "Support" page.

[00:02:54] Andi, where can I reach you right now?

[00:02:56] **Andy Flühler:** Right now, I'm in Buenos Aires with my partner. I actually travel here to South America every winter, and I've just visited a good friend of mine in Chile. Now we're in Buenos Aires, checking out the city, and then we're heading back to Sao Paulo, where we're actually spending the whole winter.

[00:03:18] **Lucian Haas:** How many countries do you travel to a year?

[00:03:22] **Andy Flühler:** That's hard to say.

[00:03:25] Probably ten to fifteen countries. Mainly in Europe, and in the winter I'm mostly in Brazil and Argentina.

[00:03:36] **Lucian Haas:** If you were to quantify it a bit, how much of a year do you spend abroad, or rather, traveling?

[00:03:45] **Andy Flühler:** I'm traveling for about ten months and I'm in Switzerland for two months. So for me, traveling doesn't mean just going on tours, it means traveling in total, and I'm away from my home, Switzerland, for about ten months. Of course, it changes from year to year. This year I think I'm away a bit less. The last few years it was... well, during Corona I was always in Switzerland, of course, but before that it was about ten months a year.

[00:04:19] **Lucian Haas:** When you're on the road as much as you are, when you do come home, does it still really feel like home?

[00:04:28] **Andy Flühler:** Yes, that's still important. I mean, I have a home, I'm Swiss and I'm at home in Switzerland. Where I live is my home, but I just really love to travel. It's a huge passion and I've been doing it for about 15 years now. And traveling is still an intoxicating thing for me, going to new places again and again. I think that's really cool.

[00:04:56] **Lucian Haas:** What is it about it that's so intoxicating for you?

[00:04:59] **Andy Flühler:** Seeing new things. I don't think I'm the type who enjoys repetition. That's true for flying too. So, if I were to fly to the same three destinations day in and day out, I don't think I'd have much fun at all. For me, the real fun comes from the new and the unseen. And that's what makes traveling so appealing to me. It's new people, new countries, and new landscapes—especially now.

[00:05:32] **Lucian Haas:** Are there still situations or moments where traveling becomes a burden for you? Where you say, "Now I have this upcoming flight. I know ten people are coming and I really don't feel like it."

[00:05:47] **Andy Flühler:** No. No, it doesn't become a burden. I've been doing this for a few years now. And you always have to make sure the energy stays there. And of course, there are more exhausting things and things that go more easily. But overall, I wouldn't say it's exhausting. No. I mean, I like it. I find it more of a...

[00:06:15] A cool story that gives me a lot personally. And it's where I also draw energy from traveling. Meeting other people, other pilots. Flying somewhere I've never flown before—that gets me going. I think that's an extremely cool thing. For me personally.

[00:06:37] **Lucian Haas:** But you're not just a traveler, you're also always the organizer. The organizer. The host for your passengers that you take along. That means you always have a huge responsibility too. How do you deal with that?

[00:06:52] **Andy Flühler:** Yes, that's true. But I think everyone has a lot of responsibility these days. The moment they get into the car, they already have a lot of responsibility. And I think you try to give your best. You try to be energetic, to be fit. And then there's... I can't give any more than that. And I feel like that puts everything in a safe framework. And that way, I can also carry the responsibility. Presumably, it's also a bit the experience that makes it easier for you. Maybe, yeah.

[00:07:31] **Lucian Haas:** What kind of experience? Also the experience of saying, somehow, everything still turns out okay? Or what is the experience that contributes to that?

[00:07:39] **Andy Flühler:** No, I think the experience is anticipating situations. And in foreign countries and unfamiliar flight areas, being able to assess the entire flight situation relatively quickly and well.

[00:07:59] **Lucian Haas:** What is the biggest concern that haunts a tour operator like you when you're out there?

[00:08:07] **Andy Flühler:** Yes, the biggest concern is, of course, if something happens. What happens if something happens? That is a very big concern for a tour operator. So, like, what options do I have if something does happen anyway? Because as tour operators, we can set conditions and give recommendations. But we can't control our guests' paragliders ourselves. So they can actually cause accidents. And the biggest... the biggest concern is what happens afterwards? We naturally prepare for that. But still, if you come from Switzerland and are used to Swiss standards, it's already a bit different abroad, even in Italy or Spain.

[00:09:02] Yeah,

[00:09:03] **Lucian Haas:** I mean, a Swiss rescue team is probably, you can assume, on site within 20 minutes at the latest if you've called them. But what if you're somewhere in the Brazilian northeast, say you were out in the backcountry, is there some kind of established emergency protocol there where you say, "We've written this down for ourselves," or do you just hope that nothing happens?

[00:09:29] **Andy Flühler:** No, that doesn't happen. I mean, fortunately, it happens practically very, very rarely, thank goodness. But we have discussed these emergency scenarios, of course, and I have to be honest, we've had to apply them a few times already. But in the end, it usually differs a bit from situation to situation. If a helicopter is needed, it might be the case that you have to call in people you know, like those who know this organization well and so on. So it's a...

[00:10:05] We have a prescribed scenario for how it should go down, but sometimes it's still a bit different than you'd think. And we don't have much... Yeah, especially in Brazil, we actually have very little practice with this. And if you fly a lot in Switzerland, everyone has a lot of practice because everyone has probably dealt with rain before. Not because of flying, but with something else.

[00:10:34] And that's of course... Of course, we have little practice with that abroad. But we do prepare, of course. That is very, very important.

[00:10:44] **Lucian Haas:** What I always wonder, when you do these kinds of trips as an organizer, is that you often don't know what you're going to get. And by that, I basically mean the people you get. Are they good pilots or bad ones?

Are they good starters or not? So, what risk can you attribute to them and what not? On the other hand, are they pleasant... or are they annoying companions? Like, can they ruin a whole group because they're just stupid in certain ways? How do you prepare for such groups when you know, I don't actually know them yet?

[00:11:20] **Andy Flühler:** Yes, that's a good question, Lucia. I can't give you a precise answer. You feel or learn very quickly how to assess how good pilots are. I mean, it doesn't really matter. But how well someone flies—you have to be able to recognize where a pilot's potential for danger lies. Is there any at all, or is there none? For many, there isn't actually a specific dangerous situation. The most important thing is that someone knows how well they can fly and what they can handle. And if that's a bit off, then we have to intervene. But that doesn't happen with everyone. And you learn that over the years.

[00:12:07] It's easy to spot when that happens. I mean, when people misjudge themselves a bit, then it becomes dangerous. If people know what they're capable of, it's actually hardly dangerous at all, I have to say.

[00:12:22] **Lucian Haas:** How can you tell particularly quickly if someone is a good pilot?

[00:12:26] **Andy Flühler:** There are many factors, but I can't tell you right now. You observe, and especially if you don't know someone, you look at the first five minutes. But we know 80 percent of our guests. We know their exact background, we know exactly what they can do, and roughly how they behave in different situations. There are people who are more anxious or reserved. There are people who are more offensive pilots. And that kind of information is good to have. Then you can give them personal... a bit of support, some advice on how things would work best for them personally today.

[00:13:16] **Lucian Haas:** You just said we already know 80 percent of the people. Does that mean there are a lot of people who travel with you regularly? And that's why you say, "Oh, Peter, I remember you from last time in Sicily, and now you're joining us in Brazil, great." Exactly. It's basically like a Fly-with-Andy family that you're on the road with regularly. You could put it that way, yeah.

[00:13:39] You just mentioned those slightly annoying travelers that everyone probably fears and every group... So, on group trips where you don't know the group, you're always afraid that people like that might be there. Do you have specific psychological techniques for dealing with those kinds of people or for integrating them better into the group?

[00:13:57] **Andy Flühler:** That's actually the most important point. The most important thing is that a well-harmonized group is formed. And if someone is struggling to fit in... then as a guide or a leader, you naturally support that person. That is the most important thing. So you don't just have to help people with the flight, but maybe also help them integrate into a group. And we do that. We do that. So we try to support those people who have a bit more difficulty. Not everyone is a group person. And in principle, we don't find anyone... not just annoying in that sense, but if you do the job we do, then I believe you have to fundamentally like all people.

[00:14:50] And then there are people who take more energy and people who take less energy. You can't really tell if someone has that "nervous blessing" you're talking about. There are just some people who have a bit more difficulty fitting into a group dynamic.

[00:15:06] **Lucian Haas:** What would you say is more in demand than a tour guide? With this aviation background, or do you have to be more of a psychologist?

[00:15:15] **Andy Flühler:** I think it takes both. I think it's mainly about social skills. You have to know a bit about group dynamics. But you actually learn that by leading trips. And aviation-wise, you have to be relatively proficient at assessing situations so that nothing happens. Because of course... of course everyone coming with us is a pilot. But you're advising the people. You do a briefing in the morning that describes the day quite precisely. And you also describe the hazards that might arise. You describe the possibilities and plan any potential flights.

[00:16:04] And that takes a bit of experience when you're heading outside of your home flight area.

[00:16:11] **Lucian Haas:** Leaving your home flight area. That also means you always have to be able to assess the weather well in such remote countries to say whether it's safe to fly today or not. How do you do that? I mean, what do

you rely on to know what the weather will be like worldwide?

[00:16:31] **Andy Flühler:** Yeah, now I have to give you a bit of background, Lucien. Because we travel to areas where we've already been. So the first thing we do is go there and fly there. For example, we were here in Argentina, we were here four years ago and flew there for two weeks with the team. We tried to recognize the conditions, the weather, and specific weather situations. And that's the most important thing again. Of course, there's a weather report, which is pretty accurate nowadays. No matter where you are on this earth, of course not as accurate as in the Alps, but actually accurate enough to fly safely in these countries. But there are always area-specific situations as well.

[00:17:19] And you recognize those by visiting these destinations beforehand. That's also a lot of fun. It's a really cool situation with our team. We go somewhere and see how it works there. That was the case in Sertão in Brazil. It's actually like that on almost every trip.

[00:17:41] **Lucian Haas:** One problem. A problem with the weather could also be one, because you can't pre-plan it; the weather just happens as it happens. And it can happen that you go on a flight trip and say, I'm going to be in Argentina for a week or something. People pay a lot of money for that, and in the end, the weather doesn't work out the way it normally does at this time of year. And they say, yeah, it's usually dry and hot in Argentina. You can fly great, but unfortunately this year, it's El Niño or whatever. We have a lot of humidity and it's not working out. Yeah. Do you keep people's spirits up when it's not possible to fly?

[00:18:16] **Andy Flühler:** Yeah, so what you're saying there is true. For every paraglider, flying is actually the most important thing. Of course, you also travel to see the land and the people. So flying is part of the overall travel experience. But flying is central. And for us, it works like this: if we go to destinations where there's a significant weather risk, we try to be very flexible and move around. For example, in Brazil. Now, we know pretty exactly where we need to go and in which season. But we'll also travel, say, 1,500 kilometers away, just drive for a day to get out of a bad weather zone, and then carry out the trip somewhere else entirely.

[00:19:13] So we're actually more about moving than sitting around in bad weather. Of course, you can't avoid it completely. There's always going to be a bad weather day, which you can easily push through. But it's bad when you have a week or ten days of bad weather. Then everyone is actually ready to move on. And that's not always possible everywhere. But I'd say for 90 percent of our trips, we move like that. So we practically don't book hotels in advance. Or only five days ahead. And then we move very much according to the weather. Because that's the most important point for us. Have

[00:19:52] **Lucian Haas:** Have you ever had trips where, for example, nothing at all happened because of the weather? Me neither.

[00:19:58] **Andy Flühler:** Where was that, maybe? That might have happened once in Spain. But that was probably 15 years ago. So, nothing. "Nothing" means practically nothing for a week. Yes, that happened. Because in winter... We have a trip to southern Spain just like that, where we're there for a week or ten days. And then it can happen that the weather isn't good for a few days. But by now, we also know the alternatives there. And that actually protects us a bit from just sitting around and doing nothing. Or doing sightseeing, one day after another. So it practically doesn't happen anymore. We try to plan the trips that way too.

[00:20:43] And that they fit into the best weather windows. We go to the Balkans in July and August, for example. To Greece at the end of August. Those are weather-safe situations. We go to southern Brazil in January and to Argentina. Those are pretty weather-safe situations.

[00:21:04] **Lucian Haas:** So, someone who is maybe thinking about going on some trips and wants to see where they can best travel at what time. They can just... take the Fly with Andy calendar without actually going with you. But they can then say, okay, I see they're offering Greece at that time, Brazil at that time. They have experience; that's actually a good weather period if I were to travel there at the same time.

[00:21:28] **Andy Flühler:** Exactly, I'd say yes. Yes, you can probably do that. I mean, that's our opinion of course, but you can do it.

[00:21:38] Our planning is exactly like that. We look at exactly how, where it's best, and at what time of year. If

[00:21:46] **Lucian Haas:** ...sometimes really nothing works out, even if you don't have an example of where that was back then, but like that. But there are times when you have three or four days of bad weather. And especially those aviation geeks who say, I specifically booked this flight trip. I've already spent my usual family vacation. And now I have this one week off from my wife and kids. I'm allowed to go flying now and I can't get to fly.

[00:22:10] How much do you take that to heart when you notice that the mood in the group is slowly starting to shift after the second day of sightseeing? What do you do then?

[00:22:22] **Andy Flühler:** Yeah, you have to make sure it doesn't tip over, right? So of course you look out to make sure it doesn't. You make sure people can experience something, that you still try to make it an eventful trip. I was just thinking about how many days last year I didn't fly. So it's... Lucia, it's really very, very few. We can practically fly every day. So it's really not as touchy as you're describing it. Having a week of bad weather—that was over 10 years ago for me, 15 years now. So if you... I think the hit rate south of the Alps is already pretty good.

[00:23:10] And there are also trips, like for example in Alpernay, that you cancel when you see, hey, the weather just isn't good. These four days where we're going to San Fermo, we'd cancel that. I mean, it makes no sense to go on a paraglider trip if the weather is bad, right?

[00:23:28] **Lucian Haas:** I asked you about this earlier, but internationally, when you're really far away in Brazil or Argentina or somewhere else, what do you use for these weather assessments? Are there local apps, or do you say, I mainly look at Windy and use my experience with it and that's... Yeah... Yeah,

[00:23:46] **Andy Flühler:** We take, I think, what pretty much everyone takes. So we use Windy and Meteoblue. And ultimately, it's important for us that we can also plan that information we get there into a specific area. So the information or experience of an area combined with the weather report makes you more accurate with the weather, I believe. And that grows over the years where you find yourself in the same area. And we always take these two weather reports. X-Skies as well, three. We take three. So X-Skies, Windy, and Meteoblue.

[00:24:29] **Lucian Haas:** To what extent do you also use locals as employees, or perhaps tap into their weather knowledge or something like that? Or do you find that if you've been there for a long time—meaning you've traveled there multiple times—that with your pilot's perspective, you basically have... or by now have a better understanding of the weather than perhaps some people on the ground?

[00:24:50] **Andy Flühler:** Yeah, I wouldn't put it that way. I wouldn't make a ranking of better or worse. I mean, we can hold our own pretty well wherever we go. Of course, we have employees who are local. So in Brazil, we always work with the same Brazilian team. In Argentina, we work with an Argentine friend. Naturally, we always bring local people into the team and also discuss the weather situation with these local people. But it's more of a teamwork thing where you try to figure out the best way to do it. That's especially important in Southern Italy. We have a very good local friend there who supports our team.

[00:25:42] And that's already quite important. In other places, it's less. It's less important because we've been there for 10 years or even 20 years. Then it's not equally important anymore. By then, you also slowly get to know the local conditions a bit.

[00:25:59] **Lucian Haas:** You just mentioned areas where we've been for 10 or 20 years. Let's just jump back more than 20 years in your life. Tell me your aviation story. How did you get into it and how did you ultimately end up with Fly with Andy?

[00:26:14] **Andy Flühler:** So I started with... you had to be 16 in Switzerland. That's when I started flying. And then, like many who are in this scene now, I eventually became a flight instructor, getting my instructor's license at 21. Back then, it was with gliders. And then I started training glider pilots. And for three years—but that was during the time when gliding was more or less... On

[00:26:44] **Lucian Haas:** ...on the downward slope? Yes.

[00:26:47] **Andy Flühler:** Yeah, I almost didn't want to say that, but that's just how it was during that time. And now, after three years, I was very young. At 25—well, 24, 25—I also did my paraglider flight instructor certification. And then I ran a paragliding school. For 10, 12 years in an Eastern Swiss paragliding school. And then I somehow had enough of schools. It was just... I'd seen it, I'd done it. And then I didn't do anything for a year. I traveled around Spain mostly and went flying. And I thought about what I'd do next. And then it got a bit too boring for me again, living there in Spain.

[00:27:39] And I founded Fly with Andy. And I built this company later with Michael Gebert. And I built this company later with Michael Gebert, and now we've been traveling the world for over ten years with interested people, and the most important thing for us is that we're actually having a good time with good people, especially with friends in the team; that's a very, very important aspect for us because we're on the road so much, the team bonds are extremely important to us, of course.

[00:28:17] **Lucian Haas:** You have Michael Gebert as a partner, and not for that long yet, but then also Dominik Rohner, yet the whole company is still called Fly with Andy, even though you could also say Fly with Dominik or Fly with Michael or something like that. Why, when you teamed up with Michael, why did you keep the name Fly with Andy together?

[00:28:39] **Andy Flühler:** So it wasn't my wish or anything, we just asked a marketing person and they recommended it to us at the time because the brand already had a certain value back then, and they strongly recommended that we keep it, and now it's like this. And it also depends on how Michael feels about it, and Michael doesn't care, it didn't matter from the start, and I don't really care either whether my name is in there or not, so whether it says Fly with Andy, Fly with Michael, or Fly with Dominik, it's completely unimportant to me, but it is the name, it has a certain level of recognition in Switzerland, and that's why back then,

[00:29:27] we didn't change it, or he was already six years old when we teamed up, and by then people already knew it a bit.

[00:29:35] **Lucian Haas:** If I see it correctly, Fly with Andy is, at least in the German-speaking world, yes, you could say the most well-known and largest flight school-independent paragliding travel company or provider that exists. Is this size that Fly with Andy has now a blessing for you, or is it also a bit of a curse?

[00:29:56] **Andy Flühler:** No, it's a blessing. No, it's great, because back then, when I was alone, it was like a one-man show; you had the entire

[00:30:08] ...corporate responsibility or business responsibility myself, and now I'm just a cog in the machine, so to speak, right? I'm never as important as I was at the beginning, and we have very good employees, and I'm actually very relaxed by now and can take a lot of time off, can fly a lot, and that was the whole goal—to get out of that tension and into a relaxed, good professional and personal life phase. That's how it is now.

[00:30:46] **Lucian Haas:** You just said I can fly a lot. Is that during the time between your trips, where you still fly a lot, or do you also fly sometimes during your trips? Or do you actually give that up entirely?

[00:30:59] **Andy Flühler:** No, if we do something like further training, XC camps, then of course I travel with them. But that's the smaller part. Most of the time, people don't fly, and I don't fly along either. I don't think Michael does either, because we often monitor the whole situation at the launch site, that's the story. We monitor the flying, we monitor the logistics, and we hardly get a chance to fly. But I still fly 150 to 200 hours a year. So I have enough time to fly besides the trips, that works out very well.

[00:31:38] **Lucian Haas:** But then you're not flying with clients, but rather for yourself alone or with friends or with your team, where you then

[00:31:47] explore new destinations.

[00:31:49] **Andy Flühler:** Yeah, you go flying with the team or with friends, and when we're abroad, often somewhere where you want to check out a bit how exactly the flying works. But of course, you're not in the role of a tour guide

anymore; you're flying without any responsibility, just responsibility for yourself, of course.

[00:32:18] **Lucian Haas:** But it's still in the back of your mind; it always plays a role when you, for example, come to a new area, look at it, and say, oh, that could maybe be interesting for a tour. Or you can also go flying in certain areas and that job background—it really stays completely in the background.

[00:32:35] **Andy Flühler:** Yeah, when I fly in Switzerland, it stays completely in the background. I go flying with my buddies, and I fly because it's just really fun. I'm not in Switzerland that long, either. I'm there for two months a year, and I really love flying there. I grew up there and I know the mountains in Central Switzerland very well. I live in Lucerne, and I'm happy every time I can go flying there with friends. It's a great thing. I love flying incredibly much. It gives me a lot. And in Switzerland, I don't think about the job at all. But whenever I'm somewhere else in this world and go flying, I always think about whether I should offer a trip here or not.

[00:33:24] That always comes to mind.

[00:33:28] **Lucian Haas:** When you're out traveling like that, what do you personally bring along? I mean, do you always have three luggage carts attached because you have your own paraglider, maybe you have to fly a winch somewhere, and other stuff? Or how does that work?

[00:33:44] **Andy Flühler:** We have equipment here in South America and we have winches in Europe. You don't haul those anywhere anymore. So maybe here in South America from Brazil to Argentina, but that's not a big deal. Personally, I travel with my paraglider, 14 kilos of radio and tracking equipment, and a small carry-on suitcase. It's not that bad at all. I can't really travel with very little luggage. I think the more you travel, the less luggage you have. I don't need that much. The most important thing for me is well-functioning equipment for myself and the whole

[00:34:30] The infrastructure equipment isn't that heavy either. Maybe 5 kilos. I can easily manage with the paraglider, 23 kilos, and a piece of carry-on luggage—that's no problem at all.

[00:34:40] **Lucian Haas:** You just mentioned tracking equipment. In the past, live tracking didn't really exist like that. That's only improved in recent years because mobile networks in more remote countries have also gotten better and so on. Do you fly with it today, or do you have all your customers fly with live trackers so that you also know where they are?

[00:35:04] **Andy Flühler:** In 95% of cases, yes. Of course, there are trips where you mainly practice backcrosses and top landings, for example, where you don't need trackers. But the moment you fly out of sight or out of gliding range, all our guests have trackers. That is very, very important to us. It covers a crucial safety aspect and enables the possibility to fly tracks in a safe way.

[00:35:43] basis. And for us, we can just sleep much more peacefully if we always know where the people are, where they've landed, and that's already a very, very important point. I can still remember quite early on, someone didn't show up at 4 a.m. I remember exactly after my fall, and they weren't reachable by phone, nor by radio, and that already caused a bit of stress. Luckily, nothing really happened, but this

[00:36:18] Actions back then, you don't really have those anymore today because the trackers work 100% of the time where we fly.

[00:36:27] **Lucian Haas:** That means it's also made the guiding significantly more relaxed for you overall.

[00:36:32] **Andy Flühler:** Totally. Yeah, it's really worlds apart, and it's become very, very important for us to set up the logistics properly as well. So, when you go out to fly routes, there's also a retrieval service, and you can set up that service much more relaxed and better if the people are flying with a tracker. Yeah.

[00:36:51] **Lucian Haas:** Do you give them a tracker, or do you say, hey, download this app on your phone and it has to work with that?

[00:36:57] **Andy Flühler:** No, we decided to get one for the Flymaster Trecker and we give those to the people, yeah. Everyone who comes on a trip with us still has a Flymaster in their checked luggage, and that has become an important

thing for us, yeah.

[00:37:18] **Lucian Haas:** Going back, we mentioned the term "tow wind" earlier. You were, I believe, one of the first, or maybe even the first, to basically introduce the tow start in Northeast Brazil and say that to fly long distances there, it's best to start from a winch. How did that happen? How did the idea come about where you said, we're really doing the winch start now?

[00:37:41] **Andy Flühler:** Yeah, it was actually a coincidence, I have to say. I mean, we always thought that winch flying would be much easier than taking off from those windy edges, because in Northeast Brazil, starting from the mountain is already quite windy, you have to say. And we got to a winch, with some gear to go with it, and then we set off as a team, moving around in that area after some straight flying, seeking adventure with this winch. It went on like that for two or three years with the team or in very small groups.

[00:38:26] That was really the kick for us, and then we realized, hey, there are good opportunities and good conditions to offer the whole XT flying from the winch in Sertau. So we did that, and today, practically everyone in Northeast Brazil only flies from the winch. For us, it grew slowly, starting from that adventure we experienced ourselves for the first two or three years, and then towards what it is today.

[00:39:01] **Lucian Haas:** For several years now, every year in September—or I think it's September or early October—the Swiss League basically visits you or uses your infrastructure in the hope of flying new world records and stuff like that in Brazil too. Are those special weeks for you in any way?

[00:39:18] **Andy Flühler:** I really enjoy being in the northeast of Brazil. It's a very

[00:39:23] inspiring area. I like it there. It's special, especially in terms of the conditions. I also find there are particularly interesting people there. It's really an adventure, and the Swiss League—I think that's a really cool thing when they come. I think it's good to really explore the possibilities of an area. I can't do that myself. These top pilots can, like Michael Siegel; Chrigel Maurer was there too. So they've already shown how far and how well you can fly there. It amazes us, and that's clearly an inspiring thing.

[00:40:10] **Lucian Haas:** Well, you're basically flying from sunrise to sunset. So you have to get up very early every morning to have the winds and everything else ready. If they've all already started relatively early, what do you actually do in northeastern Brazil for the rest of the day?

[00:40:28] **Andy Flühler:** That's a very good question. So, of course, we have to monitor what's happening on the Lifetrack, how far they're flying. It takes a bit of experience. Then we have to organize a recovery service. That's not that easy over 500 kilometers. So you also have to see what the pilots are thinking. We also communicate with the pilots via WhatsApp, for example, and ask what they plan to do, whether they'll finish a flight or cancel it so they can drive back on the same day. I basically organize the logistics for these pilots and the safety backup. That's my job there, and then there are four, five, six recovery people who...

[00:41:19] accompany. And then with the car.

[00:41:23] **Lucian Haas:** And you're the man in the background coordinating all of this. And you're on the phone with your recovery cars saying, hey, Chrigel just turned right, he's not going to fly over the edge at the back, he'll probably land at the back by the reservoir or whatever.

[00:41:37] **Andy Flühler:** Yeah, that's not exactly how it is...

[00:41:41] It's crazy how you're describing it now, but the people who are in our team have been with us for years. So they know themselves, they see the track themselves, they see everything, they have all the instruments on board themselves, and a lot of the decisions are actually made by them. At the end of the day, you often have to split things up a bit—who takes care of whom, who comes back, and who keeps going. I definitely step in, but otherwise, this group is extremely good and very independent, handling everything from the first to the last pilot. That's actually very important. It's not a huge deal. Because of this experience from these

[00:42:27] the Brazilian employees, that's top-notch, I have to say.

[00:42:31] **Lucian Haas:** If someone flies 500 kilometers one way, how much driving distance is that in the end? Because you probably can't drive in a straight line like the person flying there can.

[00:42:45] **Andy Flühler:** That works, so if someone flies 400 plus kilometers, you drive there by car, the landing just before the

[00:42:56] At dusk, and then you stay overnight there. The drivers drive there that day, which is from seven in the morning until six in the evening, or eleven hours. They stay overnight on-site and drive back the next day. This doesn't happen every day now. Although the flight conditions there are already very reliable, not every day is a 500-kilometer day yet. There are many days that are 400 kilometers, most are at least 300 kilometers. There are also shorter days. We say we have to be back shortly after dusk, otherwise, organizing a return trip at night feels a bit too dangerous for us.

[00:43:41] Then we stay overnight, take the next day off, and start again with these people the following day.

[00:43:48] **Lucian Haas:** How many driving kilometers does that add? So if someone flies 400 kilometers, is it always basically double the distance you have to calculate for a one-way trip by car, because you're driving so many curves?

[00:44:00] **Andy Flühler:** No, I wouldn't say that. I think it's a factor of 1.3 or 1.something. So it's not that bad; I think for 500 kilometers, you're probably driving 650 kilometers. I'm just guessing here, yeah. But there are no highways, so it does take time. So to drive those 600 kilometers back, it'll take about 10 hours the next day.

[00:44:24] **Lucian Haas:** And then, in that case, even if you can't really compare them that well otherwise, the car ride is probably actually more dangerous than the flight itself, right?

[00:44:34] **Andy Flühler:** Yeah, that can be the case, yeah. That's actually our biggest concern, I have to be honest. So the winching, the starting, that's done with extreme safety measures, you know that well too, Lucien. Then the flying, I find that now,

[00:44:52] not exceptionally difficult. Landing can get tricky if there's a lot of wind, right? And the retrieval—you have to make sure those people can drive relaxed, without pressure and without stress, and especially in daylight. That relaxes the whole situation a lot, yeah. So, "I have to be back now because I want to start again tomorrow"—we don't have that; we don't do that with our... for us, it's too dangerous, as you said yourself. So, driving can become dangerous, yeah.

[00:45:27] **Lucian Haas:** Has anything ever happened with the recovery teams?

[00:45:29] **Andy Flühler:** Not yet, no. The wood-eating, but luckily nothing has ever happened while driving.

[00:45:40] **Lucian Haas:** When you do these kinds of record flights in Brazil, on paper it always sounds great, or like these are really impressive feats being achieved. If you look at it from today's perspective, where climate change and all that is being discussed, you can of course see it critically and say, yeah, they first have to do these intercontinental flights to get to Brazil, and then they fly 500, and for that, the car has to drive another 1,300 kilometers just to get it back, and stuff like that. So a lot of things add up there. Is that an issue for you or for the people who are there on site? Is there also talk about how to deal with that?

[00:46:21] **Andy Flühler:** Yes, I think we live in a conscious world. I believe everyone is aware of the footprint they leave behind, and of course, what we do in Northeast Brazil isn't a good footprint, but we don't actually talk about it consciously because it's clear to everyone that there's no positive climate balance or positive footprint; that's just the starting point. So, everyone has their own attitude, and we are providers, and as long as there are people who want to do it, we do it.

[00:47:10] I think that's difficult to discuss right now. Of course, it's not something you have to say, it's good, but everyone creates their own prevalence with everything they do, and then some say, I'll do it every four years, or I just won't do it. Everyone is on their own and adjusts themselves to the climate situation. Personally, I don't want to comment on that politically at all. Of course, if you're a travel provider, you're more on the negative side of the climate. You can just consider how important it is culturally

[00:47:56] for

[00:47:59] people travel today, and I believe it's an important cultural part to go traveling, and you don't have to step over the climate balance of traveling. That is, I think, just always rather negative.

[00:48:17] **Lucian Haas:** Flying, so not paragliding, but general flying as well, is likely to become a bit more expensive again in the future; the era of super cheap flights is probably over.

[00:48:28] Do you think something like that could affect your business a bit?

[00:48:34] **Andy Flühler:** Yes, we naturally adapt to our guests' wishes. So, if you notice that people don't like flying anymore, we've already started offering trips that are accessible by car. We adapt to the spirit of the times, and to the needs and wishes of our guests. That's the most important thing in the kind of business we run.

[00:49:06] **Lucian Haas:** You offer, for example, so-called "Büssli-Tours." What is a Büssli-Tour? What do you do there?

[00:49:12] **Andy Flühler:** Well, of course, you don't go on a "Büssli-Tour" in the sense of traveling by bus; it's a Büssli-Tour where you travel somewhere in a camper, and then we organize the infrastructure from the campsite on-site—for example, I'll say something now, to England—and then you go to the campsite in England, and there we organize buses on-site and fly together. That's the Büssli-Tour. But we have other tours, like to Central Italy, where you might go by bus and return by train, or also go by train. That exists too. So we offer what appeals to the current spirit and the customers. That's the most important thing for us. There's already this trend now, but this...

[00:50:00] development, that there are people who actually don't want to get on a plane anymore to fly within Europe, and for them, we also have an offer, of course.

[00:50:11] **Lucian Haas:** How do you find new destinations? I mean, what's your process or what do you look for? Is it just like, "Oh, I'm interested in Albania, let's add Albania to the program," or is there some kind of more strategic thinking behind it?

[00:50:28] **Andy Flühler:** No, no. I think you just feel like experiencing something for yourself, making a trip yourself, and then you experience it and, of course, in the second thought, you think, maybe that would be something to do a trip there. Many destinations have already come about because you feel like going there yourself. That's like the most important thing. There are destinations, especially in that balcony, where you just said, hey, I want to fly there, you went there yourself and then did a trip there. In Kosovo, we also, in Bosnia and Herzegovina it's also like that, it was exactly like that, we were there and Micha and I traveled there together, went there for a week and thought, hey, that's cool, that's really a very special

[00:51:21] landscape, a special land, and now we're flying there.

[00:51:26] **Lucian Haas:** I think, I think that this year, so 2023, you're also offering a Büssli tour to the Tatra. What's the Tatra like? I don't know the Tatra, so by name of course I do, I know roughly where it's located, but I think it's somehow one of the forgotten European mountain ranges, I'd say, because

[00:51:46] Many pilots might have heard the name, but no one from the German-speaking community has flown there yet, at least. You don't really read much about it either. What's the Tatra like? How did you get into it?

[00:51:58] **Andy Flühler:** Well, we thought about it exactly the same way as you did, so we said, hey, that's a mountain range that's been somewhat forgotten, just like you said, and then Michael traveled there, flew there. He's already done a tour there and this year I'm going on a Büssli tour there. We wanted to do that for the last few years, the last three or four years, and then the weather was just never good, so you go somewhere else, we went to Italy or I think once to Spain, so that's just adjusting to the weather, and I hope that it works out this year that we can go to the Tatra, that would be really cool, so I'm very interested in that personally too.

[00:52:43] **Lucian Haas:** Are the types of people who join your more adventurous tours actually different from those who do the standard tours—like Southern Spain or Abruzzo or something, where you'd say these are the more well-known areas that you've been going to for longer? Is it just a different type of person who joins in for the adventures?

[00:53:06] **Andy Flühler:** Yes, I think there are

[00:53:11] two different types of travelers. I think there are travelers who prefer to be far away from tourism and want to travel to places where it's wild and crazy on a tourist level, right? Not looking at it as a whole, and from my perspective, those are more the adventurers. And then there are people who like going to well-known areas where you aren't strongly surprised by the culture, the land, or the people. That's the other type of travel. I think we have a good mix between traveling to, let's say, non-touristy areas and traveling to touristy areas.

[00:53:58] **Lucian Haas:** With these different types of travelers, does that also show up in the way they fly? Or in their skill level or something, like saying that the adventurers are only those who are already really great pilots, or are some very inexperienced people actually very adventurous and you have to put a brake on them?

[00:54:17] **Andy Flühler:** No, well, flying actually never becomes adventurous. I mean, it does become adventurous because you're flying over an area you've never flown over before. So if you call that the adventure now, then of course it is, but adventure can also be something dangerous with an uncertain outcome, and that's not allowed to happen when flying. So the moment you go into the air, you prepare and basically do everything to ensure it happens within a safe framework. Even with adventure travel, the adventure is the fact that it's in an area with little tourist infrastructure and where you're flying where you've never flown before.

[00:55:03] Landscapes you're seeing for the first time and in an environment where there's little to no aviation scene. I would call that an adventure. But taking off and then thinking, "Yeah, let's see how this turns out," that obviously can't happen. That would be totally against the fundamental laws of flying.

[00:55:26] **Lucian Haas:** Which continent is still a blank spot on the map? On the Fly with Andy map?

[00:55:31] **Andy Flühler:** I think Asia. None of us have really shown any interest in going there yet. I

[00:55:39] **Lucian Haas:** I think you have Georgia in the program. And you could sort of count Georgia as part of Asia.

[00:55:47] **Andy Flühler:** Eurasia, or whatever you want to call it.

[00:55:49] **Lucian Haas:** But then you probably don't have Southeast Asia and stuff like that. Thailand and the like. Why not?

[00:55:55] **Andy Flühler:** Australia, I don't really know. I mean, for us, it depends a bit on where you personally feel like going. So far, none of us who do this—Michael, Verena, Dominik, or I—have really felt like going there. We go where we're most interested in going. A lot of people want to go to South America now. We've also been to North America. But Asia, we've... well, exactly, we've never been there. Maybe it'll happen soon. But yeah, I don't see it happening right now. I don't think 2024 either. Maybe. I'm curious to see what my colleagues want.

[00:56:41] **Lucian Haas:** What about Africa? I mean, Africa is a huge continent, and it actually offers so many adventurous areas where, especially if you were to take a winch along, you could fly across some very adventurous corners. For example, we offer expeditions in the Sahel or something like that. Everything is flat, you can take off beautifully and then sail across many baobab trees.

[00:57:06] **Andy Flühler:** Yes, we're there, we're there, I mean, it's a very appealing idea and we're actually on it. So, we were already in Namibia with the winch this time. Those were very impressive, exciting trips, I have to say. That was a very cool story. Then we were in South Africa. Michael has often already been to Ethiopia. Dominik has been to Kenya more often. So, we've already traveled to several countries in Africa and we'll certainly do it again. Let's see what comes up in the next two, three years. I do believe we'll travel there again soon, because that is also

[00:57:56] culturally and geographically extremely exciting. Of course.

[00:58:01] **Lucian Haas:** If you could book a flight for yourself right now, which one would be your favorite?

[00:58:09] **Andy Flühler:** Oh,

[00:58:12] I think I would

[00:58:16] It's called Expedition Sertau. I think that's the one I'd most like to join. To be honest, I've actually been part of that before, as a participant, so to speak. And it's a journey we take from Rezive, 1,000, 1,200 kilometers into the interior, where we fly from airfield to airfield, in about 100-kilometer intervals, and land and stay overnight there. The next morning, we take off again from this landing strip near this town, fly further, and that's something that really appeals to me. I find this extremely cool, this...

[00:59:01] Flying forward step-by-step. I personally really like that.

[00:59:07] **Lucian Haas:** The tow strip isn't intended for towing, though; these are always small airstrips that exist somewhere where you can take off from.

[00:59:15] **Andy Flühler:** Beyond that, there are abandoned airfields; we can easily get a permit to land there most of the time, and then we fly on from there. There are about 10 airfields—so 10 runways over 1,000 kilometers—and we fly from one runway to the next. It's really cool, I love it.

[00:59:40] **Lucian Haas:** And is there always a hotel near the runways, or how do you do that?

[00:59:44] **Andy Flühler:** Yes, the slopes are usually near a small town or a village, so there's always a hotel nearby. So the slopes aren't so remote that there's nothing there; rather, they were actually infrastructure efforts by the Brazilians 20, 30 years ago, they built slopes there, and lately they just haven't needed them and now they're falling into disrepair again, and we can optimally haul on these slopes.

[01:00:10] **Lucian Haas:** How long are they, I mean, what release altitudes do you get there?

[01:00:14] **Andy Flühler:** I'd say 1,000 to 1,600 meters, but that depends on the conditions, of course—roughly 400 to 800 meters of altitude. Sometimes even 1,000.

[01:00:25] **Lucian Haas:** Now, a lot of Swiss people are traveling with you too. I assume that a large part of your customers are still Swiss, is that correct? Yes. 70,

[01:00:36] **Andy Flühler:** 80 percent.

[01:00:38] **Lucian Haas:** And now, the Swiss probably aren't necessarily the ones who fly the winch much, if they've ever flown a winch at all. How do you do that at the beginning? Basically, you have to do a winch training with them on-site first, or how do you do it?

[01:00:52] **Andy Flühler:** Yeah, but I don't think it's that difficult. Flying a winch, do you find that difficult, Lucien? I don't think it's that difficult. No, but in

[01:01:01] **Lucian Haas:** In Germany, you have to get an official winch license to be able to fly with the winch. Even though it's not rocket science, it goes pretty quickly. But it's like, there will probably be many of you who come and say, this is my first flight, this is my first winch launch here in Brazil.

[01:01:20] **Andy Flühler:** Yes, that exists, we do an induction, theoretically and practically, but it's really not that difficult. I think the main safety issue, or the main danger, if we can even talk about that, is with the logistics, the winch operation, and the procedure. And the pilot doesn't actually have much to do with that. What the pilot does isn't really demanding when winch flying. What the winch operator does, I find quite demanding on the other side, of course. He decides very often whether there's a launch abort, in most cases a launch abort, or not, because he sees the glider is crooked, too far back, it works or it doesn't work.

[01:02:07] And I think the team, the towing team, is the most important point for safety. Pretty much anyone who can paraglide reasonably well can tow quickly and immediately. Would you see it that way too? You're a winch flyer, right, or would you see it that way too? Also.

[01:02:24] **Lucian Haas:** So I also fly winch, and I'd say it's not difficult at all; basically, you can hook up an experienced pilot, explain roughly how it works, and then it works wonderfully the first time, provided you have a winch pilot or a launch leader who really pays attention to making sure the glider is immediately released if the launch doesn't happen. A second question regarding the inexperienced Swiss: now, not just inexperienced with winch flying,

which is relatively easy, but Swiss as mountain pilots are also inexperienced with lowland flying and this slightly different thermal development in the lowlands, like in Brazil and such. How often does it happen that people actually have no success at all?

[01:03:10] You say they're flying from airstrip to airstrip, ideally 100 kilometers further, but how many of them from a group you're with do you actually have to constantly pick up somewhere along the route because they've already stalled out halfway through because they didn't understand how the system works?

[01:03:29] **Andy Flühler:** Yeah, I mean, there are very different days. There are easier days and harder days. Flying over flat land is a different way of flying thermals and cross-country compared to how we do it in the Alps. That's exactly what makes it so appealing, I find, for me too. I grew up in the Alps and have experienced the vast majority of my flying in the Alps. Or in the mountains in the past. Shorter in the past, but I find flat land flying extremely cool, extremely appealing, because it's something different, because it opens up a new horizon. But you also have to learn it a bit, and it just depends on what goals I set for myself. If someone starts flying over flat land, it's a question of goal setting.

[01:04:17] Of course, then comes

[01:04:20] willpower alone isn't enough to reach the goal on a winter tour like that; you need experience and a lot of flying, just like usual, but

[01:04:34] Paragliding is all about practice anyway, and you can get a lot of practice in the lowlands, and often the timing of the launch is also crucial. So you can start very early, for example during those record flights in Sertau; if you start an hour or two later, it's already significantly easier, but to achieve a sense of success.

[01:04:56] **Lucian Haas:** What would you call the biggest difficulty of flatland flying for a pilot coming from alpine flying?

[01:05:05] **Andy Flühler:** The distance to the ground, where the... where

[01:05:14] that

[01:05:17] I'm thinking back now, for me it was difficult—at what altitude does it become dangerous to stall, and when are you actually at a safe level where you can keep flying well? Because in the mountains, you tend to fly closer to the terrain, and in the lowlands, you tend to fly higher and higher, but "high" is very relative. 200 meters above the ground is actually pretty low, isn't it? And in the mountains, 200 meters above the peaks is actually still okay, right? So, being able to judge that 600 to 800-meter altitude well...

[01:05:56] where it gets tricky, drowning—I think that's a difficulty, yeah. That you just always have to be high enough, even if you feel like you're high,

[01:06:09] I think you have to look at the altitude and go, "Hey, I'm really only 350 meters above the ground now, I need to do another one, or it's starting to get dangerous in terms of getting caught in the trees, let's just say."

[01:06:22] **Lucian Haas:** What was your longest flight so far that you've done there in Brazil?

[01:06:27] **Andy Flühler:** I think 290 kilometers, something like that in the northeast, yeah.

[01:06:32] **Lucian Haas:** So, record-breaking flying isn't really your thing. So that was a personal record for you, but you wouldn't say, "Ah, these big ones, there has to be a four in front of the two zeros or whatever," it doesn't really appeal to you like that.

[01:06:48] **Andy Flühler:** Yeah, so if I were at the start on that day, it would definitely appeal to me, but it's not like I orient my flying towards that. Personally, I'm an experience-oriented pilot and I want good experiences; that doesn't mean I don't go on cross-country flights, I really enjoy cross-country flying, but I just see what the day offers and I look at my horizon depending on the day, personally for myself, right? And the fact that I'd fly 500 kilometers is unlikely—I don't think I'd ever manage that—but on very good days, it'll probably go further than 300, but that's not really the goal; I don't aim to fly as far as possible, I just want to have the best experiences possible.

[01:07:38] That's what flying is about for me—being with good people in beautiful areas, having good conditions, good flights, and then experiencing a good time together with people after the flight. That's what it's about for me. Whether I see a higher or a slightly lower mileage in XContest doesn't really matter that much, because it's also very dependent on the conditions, you know that yourself, right? It's not just about the skill in and of itself; of course, you need experience and you have to be a good pilot to fly far, but you also need good conditions.

[01:08:18] **Lucian Haas:** What is it that still mainly makes flying so appealing to you after all these years?

[01:08:25] **Andy Flühler:** I love flying. I love being up there, I love playing with this matter—air, thermals. That

[01:08:34] gives me so much. I really love being in this environment. So every time I take off and I'm a few hundred meters above the ground, that's a dimension I really like. I can't even describe it, it's even better when I'm always flying somewhere different. If I were always at the same three launch sites, it probably wouldn't be as exciting, but since I can always fly somewhere else, it's very inspiring for me and it gives me so much energy and joy for life.

[01:09:09] **Lucian Haas:** What is the last truly important thing you've learned about flying?

[01:09:14] **Andy Flühler:** Patience. Patience and

[01:09:17] **Lucian Haas:** Composure. Did you only just learn that?

[01:09:21] **Andy Flühler:** No, but I think it's a constant learning process. I mean, I started at 16, or actually even earlier, on my father's farm. And at first, there were a lot of impatient and tense things in aviation. And after years, you always become more relaxed and patient, and also more composed. And finally, you have to say that the hobby of paragliding isn't always as serious as you see it yourself or intend it to be; rather, with composure, a lot of patience, and open eyes, you can experience extremely beautiful things while flying, I think.

[01:10:03] **Lucian Haas:** What are your favorite moments on your travels?

[01:10:08] **Andy Flühler:** Having great experiences with good people, on the ground and in the air—so also being together before or after flying—that's a really, really good thing for me and I like it. I like being with pilots and experiencing this passion together; that's actually the absolute best thing for me. That

[01:10:37] **Lucian Haas:** So, paragliding is actually a community sport for you?

[01:10:40] **Andy Flühler:** Yes, I'd say so. Of course not in the air, but even there, you never fly alone and then you see, there's Ramona, now we're flying together or

[01:10:51] well, I have

[01:10:54] a few pilot friends, I always fly with them in Central Switzerland, so we're together in the air too, but on the ground, at least at takeoff or at the landing field, you're really together and

[01:11:07] sharing the joy or sharing the experiences, I think that's really cool.

[01:11:12] **Lucian Haas:** Andy, thank you for your story about 30 years. I don't know how long Fly with Andy has been around exactly? I think

[01:11:19] **Andy Flühler:** 18 years, I think now, yeah. You've been flying for 30

[01:11:23] **Lucian Haas:** years, and 18 of those as a Fly

[01:11:26] **Andy Flühler:** with Andy. Now I've been flying for exactly 40 years. 40 already? So with

[01:11:29] **Lucian Haas:** Do you count the dragons too?

[01:11:31] **Andy Flühler:** Yes, exactly.

[01:11:33] **Lucian Haas:** And then 36

[01:11:36] of paragliders, if you have 86 of them after that. Yes, exactly. Yes,

[01:11:39] **Andy Flühler:** Exactly. And it's still incredibly fun, I have to say.

[01:11:45] **Lucian Haas:** Then let it be so.

[01:11:47] **Andy Flühler:** How long have you been flying, Lucia?

[01:11:49] **Lucian Haas:** Yeah, not quite that long yet, but I'm getting up to, oh, let me do the math real quick, 18.

[01:11:55] **Andy Flühler:** Ah, great. So 18 years. You're also significantly younger than I probably am.

[01:12:00] **Lucian Haas:** No, I started much later than you, if you said you started with the glider at 15, at least, or at 16. I was already 34 when I started paragliding. But once I got into it, it became such a passion that I now dedicate quite a lot of time to it.

[01:12:19] **Andy Flühler:** Yeah, you can tell that you're a passionate paraglider. I think that's really cool, great.

[01:12:26] **Lucian Haas:** Thanks. Andy, thanks again, and have a great time in Buenos Aires now, then Brazil soon, and yeah, lots of great experiences with all the flights and especially traveling with all the different groups coming this year.

[01:12:41] **Andy Flühler:** Yes, thanks a lot for the exciting conversation, Lucia, and hopefully we'll see each other somewhere at a launch site, I'd be happy about that.

[01:12:49] **Lucian Haas:** Yes, we've actually seen each other at a launch site before. I think it was around, I must say, 2006 or something, in Algodonales. I was there, I was there with a flight school back then, and you were there on a tour, and they were already saying, "Oh, that over there is Andy from Fly with Andy, he's always doing tours here too." So, I spoke with you briefly, you won't remember it anymore, but I do. You were already more famous than I was back then.

[01:13:15] **Andy Flühler:** true. But now you're of course more famous than I am, and we'll definitely see each other again, somehow.

[01:13:22] **Lucian Haas:** For sure. Andy, I wish you the best and I'll say see you soon.

[01:13:26] **Andy Flühler:** Lucia, have a good time, see you later, bye, ciao, ciao.

[01:13:34] **Lucian Haas:** As always, you can find the show notes for this podcast episode along with some further links on the paragliding blog Lu-Glidz. Lu-Glidz can be found online at www.Lu-Glidz.blogspot.com. Lu-Glidz is spelled L U minus G L I D Z. Podz-Glidz, on the other hand, can be found everywhere there are podcasts. Subscribe to Podz-Glidz so you don't miss an episode. And give the podcast a 5-star rating so that others will notice it too. Better yet, recommend the podcast in direct conversation with your Flickr friends. Of course, Podz-Glidz cannot survive on listening alone in the long run. Especially since I deliberately refrain from intrusive and influencing advertising here, just as I do on the Lu-Glidz blog. Instead, I rely on you as a listener and reader feeling like supporting both projects financially.

[01:14:23] As a supporter, you don't have to commit to anything or follow any subscription rules. You can simply give whenever, as often, and as much as you want. It can be a one-time or a recurring contribution, it's up to you. Payments are easily possible via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on my blog Lu-Glidz, specifically on the "Support" page. If you're unsure about what amount might be appropriate, I can make you a non-binding suggestion. How about 1 Euro per podcast episode and 2 Euro per reading month on Lu-Glidz? Even when added up over the year, that's still cheaper for you than the subscription fees of a classic magazine. Until next time.

[01:15:09] Hi!

Français

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

Show notes

Andy Flühler a bâti l'une des marques les plus connues sur le marché du parapente. Comment y est-il parvenu ?

Ceux qui apprennent le parapente voudront bientôt aller au-delà des sites de vol des montagnes locales. Glisser vers des paysages inconnus est tout simplement une aventure captivante.

Cependant, on veut vivre cela avec le moins d'efforts de planification et de risques possibles. C'est là qu'interviennent les voyages organisés en parapente.

La plupart de ces voyages sont organisés par des écoles de pilotage. Il existe cependant aussi quelques prestataires spécialisés qui ne proposent pas de formation, mais seulement des voyages. L'organisateur de voyages de ce type probablement le plus connu dans la scène de parapente germanophone est « Fly with Andy ».

Il y a 18 ans, le Suisse Andy Flühler a commencé à proposer des voyages aériens vers l'Espagne et l'Italie sous ce nom de marque. Aujourd'hui, il propose presque le monde entier au programme. Bien qu'il ne gère plus tout cela seul, mais avec une poignée de partenaires. Ils sont tous inévitablement très passionnés de voyage et sont en déplacement une grande partie de l'année.

Andy, par exemple, n'est que dans sa patrie suisse pendant environ deux mois par an. Ce qui d'autre fait partie de la vie d'un voyageur aérien à plein temps, ce qui le fascine encore tant après toutes ces années d'itinérance, comment il gère les dynamiques changeantes au sein de ses groupes de voyage, comment la protection du climat devient aussi un sujet lors des voyages en avion et quels moments de voyage lui sont les plus chers, tout cela et plus encore, Andy en raconte dans cet épisode 101 de Podz-Glidz.

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

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

Musique de cet épisode :

Little Samba | Artiste : Quincas Moreira

Musique sans droits d'auteur, <https://www.youtube.com/watch?v=LDDvhkdJEz0>

Liens :

- Fly with Andy : <https://www.flywithandy.com/>
- Windy : <https://www.windy.com>
- Meteoblue : <https://www.meteoblue.com/de/wetter/maps/#coords=4.88/47.91/15.39&map=windAnimation~rainbow~auto~10%20m%20above%20gnd~none>
- XCSkies: <https://www.xcskies.com>
- Facebook : <https://www.facebook.com/flywithandyparagliding/>
- Instagram : https://www.instagram.com/flywithandy_paragliding/

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2023/02/podz-glidz-101-der-reiseveranstalter.html>

Transcript

[00:00:08] **Andy Flühler:** Beaucoup de destinations ont vu le jour simplement parce qu'on avait envie d'y aller soi-même. C'est ça le plus important. Il y a des destinations, surtout dans le balcon, où on s'est juste dit : « Hé, je veux y aller en avion », on y est allé par soi-même et on a ensuite fait un voyage là-bas.

[00:00:39] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:44] **Andy Flühler:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec... Andi Flühler. Et je suis Lucian Haas. Qui

[00:00:57] ceux qui apprennent le parapente voudront bientôt aller au-delà des sites de vol locaux. Glisser au-dessus de paysages inconnus est tout simplement une aventure séduisante. Cependant, on veut vivre cela avec le moins de planification et de risques possibles. C'est là qu'interviennent les voyages organisés en parapente.

[00:01:18] La plupart de ces voyages sont organisés par des écoles de vol. Cependant, il existe aussi quelques prestataires spécialisés qui ne proposent plus de formation, mais uniquement des voyages. L'organisateur de voyages de ce type probablement le plus connu dans la scène du parapente germanophone est Fly with Andi.

[00:01:37] Il y a 18 ans, le Suisse Andi Flühler a commencé à proposer des voyages en parapente vers l'Espagne et l'Italie sous cette marque. Aujourd'hui, il propose presque le monde entier à son programme. Bien qu'il ne gère plus tout seul, mais avec une poignée de partenaires. Ils sont forcément tous très passionnés de voyage et passent une grande partie de l'année sur la route. Andi, par exemple, n'est que deux mois par an dans sa patrie suisse. Ce que contient d'autre la vie d'un voyageur à plein temps dans le monde du vol, ce qui le fascine encore dans cette mission après tant d'années d'itinérance, comment il gère les dynamiques changeantes au sein de ses groupes de voyage, comment la protection du climat devient aussi un sujet pour les voyages en vol et quels sont ses moments de voyage préférés.

[00:02:25] Andi nous raconte tout cela et bien plus encore dans cet épisode numéro 101. Si

[00:02:34] Si tu aimes Podz-Glidz, alors soutiens mon travail en tant que mécène. Tu pourras découvrir sur le site de mon blog de parapente Lu-Glidz, plus précisément sur la page Soutenir, comment c'est tout simple et sans aucun engagement.

[00:02:54] Andi, où est-ce que je peux te joindre là ?

[00:02:56] **Andy Flühler:** En ce moment, je suis à Buenos Aires avec ma compagne. En fait, je viens ici en Amérique du Sud chaque hiver et là, je suis allé voir un bon ami. Je viens du Chili et maintenant nous sommes à Buenos Aires, on visite encore la ville et on repartira ensuite vers Sao Paulo, où nous passons normalement tout l'hiver.

[00:03:18] **Lucian Haas:** Combien de pays visites-tu par an ?

[00:03:22] **Andy Flühler:** C'est difficile à dire.

[00:03:25] Dix, quinze pays probablement. Principalement en Europe, et en hiver, je suis surtout au Brésil et en Argentine.

[00:03:36] **Lucian Haas:** Si tu devais quantifier un peu, combien de temps par an passes-tu à l'étranger, ou plutôt en voyage ?

[00:03:45] **Andy Flühler:** Je voyage environ dix mois par an et je passe deux mois en Suisse. Donc, pour moi, voyager ne signifie pas seulement faire des tournées, mais voyager au sens large : je suis à l'étranger, loin de ma patrie la Suisse, pendant environ dix mois. Ça change bien sûr d'une année à l'autre. Cette année, je pense que je suis un peu moins souvent à l'étranger. Ces dernières années, c'était bien plus de dix mois par an, mais pendant la période Covid, j'étais bien sûr toujours en Suisse.

[00:04:19] **Lucian Haas:** Quand on voyage autant que toi, est-ce que quand tu rentres chez toi, tu as encore vraiment l'impression d'être chez toi ?

[00:04:28] **Andy Flühler:** Oui, c'est encore important. Enfin, j'ai un foyer, je suis suisse et je suis chez moi en Suisse. Là où j'habite, c'est chez moi, mais j'adore voyager. C'est une grande passion et je fais ça depuis environ 15 ans

maintenant. Et voyager, aller toujours vers de nouveaux endroits, c'est encore quelque chose de grisant pour moi. Je trouve ça vraiment cool.

[00:04:56] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui te passionne autant là-dedans ?

[00:04:59] **Andy Flühler:** Voir de nouvelles choses. Je ne pense pas être le genre de personne qui aime la répétition. C'est aussi le cas pour moi quand je prends l'avion. Si, par exemple, je devais porter les mêmes vêtements et voler dans les trois mêmes zones aériennes jour après jour, je ne m'amuserais pas vraiment. Le vrai plaisir, pour moi, vient de la nouveauté et de ce que je n'ai pas encore vu. Et c'est pour ça que le voyage m'attire. Ce sont de nouvelles personnes, de nouveaux pays, de nouveaux paysages, surtout maintenant.

[00:05:32] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a quand même des situations, des moments où le voyage devient pesant pour toi ? Où tu te dis : « Bon, j'ai ce voyage en avion qui arrive. Je sais que... qu'il y a dix personnes et je n'en ai vraiment pas envie. »

[00:05:47] **Andy Flühler:** Non. Non, ça ne devient pas un fardeau. Ça fait déjà quelques années que je fais ça. Et il faut toujours faire en sorte de garder de l'énergie. Bien sûr, il y a des choses plus fatigantes et des choses qui se passent plus facilement. Mais dans l'ensemble, je ne dirais pas que c'est épuisant. Non. En fait, j'aime ça. Je trouve ça plutôt une...

[00:06:15] C'est une super histoire qui m'apporte personnellement énormément. Et c'est aussi là que je puise de l'énergie grâce aux voyages. Les rencontres avec d'autres personnes, d'autres pilotes, voler dans des endroits où je n'ai jamais été, ça me transporte. Je trouve que c'est une histoire extrêmement cool. Pour moi personnellement.

[00:06:37] **Lucian Haas:** Mais tu n'es pas juste un voyageur, tu es aussi toujours l'organisateur. L'organisateur. Le partenaire de confiance pour tes passagers que tu emmènes avec toi. Avec ça aussi, tu as toujours une grande responsabilité. Comment est-ce que tu gères ça ?

[00:06:52] **Andy Flühler:** Oui, c'est vrai. Mais je pense que tout le monde a une grande responsabilité de nos jours. Au moment où il s'installe dans la voiture, il a déjà une grande responsabilité. Et je pense qu'on essaie de donner le meilleur de soi-même. On essaie d'être énergique, d'être en forme. Et ensuite... Je ne peux pas en dire plus. Je ne peux pas donner plus. Et j'ai l'impression que ça met le tout dans un cadre sécurisant. Et ainsi, je peux assumer la responsabilité. C'est probablement aussi un peu l'expérience qui rend les choses plus faciles. Peut-être, oui.

[00:07:31] **Lucian Haas:** Quelle expérience ? Aussi l'expérience de se dire que, malgré tout, ça se passe quand même bien ? Ou quelle est l'expérience qui contribue à cela ?

[00:07:39] **Andy Flühler:** Non, je pense que c'est l'expérience de savoir anticiper les situations. Et dans des pays étrangers et des zones de vol inconnues, aussi d'évaluer rapidement et bien toute la situation de vol.

[00:07:59] **Lucian Haas:** Quelle est la plus grande inquiétude qui préoccupe un organisateur de voyages comme toi quand on est en déplacement ?

[00:08:07] **Andy Flühler:** Oui, la plus grande inquiétude, c'est évidemment quand il arrive quelque chose. Qu'est-ce qui se passe quand il arrive quelque chose ? C'est une très grande préoccupation pour un organisateur de voyages. Donc, quelles sont les options que j'ai si, malgré tout, il arrive quelque chose ? Parce qu'en tant qu'organisateur de voyages, on peut fixer des conditions et donner des recommandations. Mais on ne peut pas piloter le parapente de nos clients nous-mêmes. Donc ils peuvent techniquement provoquer des accidents. Et la plus grande... la plus grande inquiétude, c'est ce qui se passe après ? Bien sûr, on se prépare. Mais quand même, quand on vient de Suisse et qu'on a l'habitude des standards suisses, c'est déjà un peu différent à l'étranger, que ce soit en Italie ou en Espagne.

[00:09:02] Oui,

[00:09:03] **Lucian Haas:** Je veux dire, on peut supposer qu'un gouvernement suisse est probablement sur place au plus tard après 20 minutes si on les a appelés. Mais qu'est-ce qui se passe si tu es quelque part dans le nord-est du Brésil, ou si tu étais dans l'arrière-pays, est-ce qu'il y a quand même une procédure d'urgence établie, genre vous avez noté ça pour vous, ou est-ce qu'on espère juste que rien ne va arriver ?

[00:09:29] **Andy Flühler:** Non, ça ne se produit pas. Enfin, heureusement, ça arrive pratiquement très, très peu, par chance. Mais on a bien sûr discuté de ces scénarios d'urgence et on doit aussi les appliquer quelques fois, je dois être honnête. Mais au final, ça varie souvent un peu d'une situation à l'autre. S'il faut un hélicoptère, il peut arriver qu'on doive faire appel à des gens qu'on connaît, comme ceux qui connaissent bien cette organisation et tout ça. Donc c'est un...

[00:10:05] On a scénario prescrit pour savoir comment ça devrait se passer, mais parfois, c'est quand même un peu différent de ce qu'on avait imaginé. Et on n'a pas vraiment... Oui, surtout au Brésil, on a en fait très peu d'expérience là-dedans. Et quand on vole beaucoup en Suisse, tout le monde a beaucoup d'expérience, parce que tout le monde a probablement déjà dû faire face à de la pluie. Pas à cause du vol, mais avec autre chose.

[00:10:34] Et c'est bien sûr... Bien sûr, à l'étranger, on manque d'expérience là-dedans. Mais on se prépare, évidemment. C'est très, très important.

[00:10:44] **Lucian Haas:** Ce que je me demande toujours, quand tu organises ce genre de voyages, c'est que tu ne sais pas très souvent ce que tu vas avoir. Et par "ce que tu vas avoir", je veux dire les personnes que tu vas recevoir. Est-ce que ce sont de bons pilotes ou de mauvais ? Est-ce que ce sont de bons débutants ou pas ? En gros, quel risque peux-tu leur attribuer et lequel non ? Et d'un autre côté aussi, est-ce que ce sont des gens agréables... ou des compagnons pénibles ? Est-ce qu'ils peuvent flinguer tout un groupe parce qu'ils sont juste stupides d'une certaine manière ? Comment tu te prépares à ce genre de groupes quand tu sais que, en fait, tu ne les connais pas encore du tout ?

[00:11:20] **Andy Flühler:** Oui, c'est une bonne question, Lucia. Je ne peux pas te répondre précisément. On ressent ou on apprend très vite à évaluer les pilotes, à voir à quel point ils sont bons. Je veux dire, ça n'a aucune importance en soi. Mais à quel point quelqu'un vole bien, il faut être capable de voir quel est le potentiel de danger d'un pilote. Est-ce qu'il y en a un du tout, ou pas du tout ? Pour beaucoup, il n'y a pas vraiment de situation de danger spécifique. Le plus important, c'est que quelqu'un sache à quel point il vole bien et ce qu'il est capable de faire. Et si c'est un peu décalé, alors nous devons intervenir. Mais ça n'arrive pas avec tout le monde. Et ça, on l'apprend avec les années.

[00:12:07] C'est vite identifiable quand ça arrive. Enfin, quand les gens se sous-estiment ou se surestiment un peu, ça devient dangereux. Si les gens savent ce qu'ils sont capables de faire, ça devient en fait à peine dangereux, je dois dire.

[00:12:22] **Lucian Haas:** Comment est-ce que tu reconnais particulièrement vite si quelqu'un est un bon pilote ?

[00:12:26] **Andy Flühler:** Il y a beaucoup de critères, mais je ne peux pas te les donner maintenant. On observe, et surtout lors des cinq premières minutes, quand on ne connaît pas la personne. Mais 80 % de nos passagers, on les connaît. On connaît exactement leur parcours, on sait ce qu'ils savent faire et comment ils se comportent environ dans différentes situations. Il y a des gens qui sont plutôt anxieux ou réservés. Il y a des gens qui sont des pilotes plus offensifs. Et c'est bien quand on le sait. On peut alors leur apporter personnellement... un peu de soutien, des conseils sur la meilleure façon de procéder pour eux personnellement aujourd'hui.

[00:13:16] **Lucian Haas:** Tu viens de dire qu'on connaît déjà 80 % des gens. Ça veut dire qu'il y en a beaucoup qui voyagent régulièrement avec vous ? Et c'est pour ça que tu dis : « Ah Peter, je me rappelle de toi la dernière fois en Sicile et maintenant tu es au Brésil, super. » Exactement. C'est un peu comme une "Fly-with-Andy-Family" avec qui tu es régulièrement en déplacement. On peut dire ça, oui.

[00:13:39] Tu viens d'évoquer les voyageurs un peu pénibles que tout le monde redoute et que chaque groupe... Enfin, lors de voyages de groupe où on ne connaît pas les participants, on a toujours peur qu'il y ait ce genre de personnes. As-tu des techniques psychologiques particulières pour gérer ce genre de gens ou pour mieux les intégrer au groupe ?

[00:13:57] **Andy Flühler:** C'est en fait le point le plus important. Le plus important, c'est qu'un groupe bien harmonisé se forme. Et si quelqu'un a du mal à s'intégrer... alors, en tant que guide ou responsable, on soutient naturellement cette personne. C'est le plus important. On ne doit pas seulement aider les gens pour le vol, mais peut-être aussi les aider à s'intégrer dans le groupe. Et c'est ce qu'on fait. C'est ce qu'on fait. On essaie d'épauler ceux qui ont un peu plus de mal. Tout le monde n'est pas fait pour le groupe. Et en principe, on n'en trouve personne. Pas seulement dans le sens "agaçant", mais quand on fait le métier qu'on fait, je pense qu'il faut aimer les gens en principe.

[00:14:50] Et il y a des gens qui demandent plus d'énergie ou moins d'énergie. On ne peut pas forcément voir, comme tu dis, ce "don" pour les nerfs. Il y a simplement des gens qui ont un peu plus de mal à s'intégrer dans la dynamique d'un groupe.

[00:15:06] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui est le plus demandé, selon toi, au-delà du guide de voyage ? Est-ce qu'il faut avoir ce background aéronautique ou plutôt être psychologue ?

[00:15:15] **Andy Flühler:** Je pense qu'il faut les deux. Je pense que surtout, il faut des compétences sociales. Il faut un peu connaître la dynamique de groupe. Mais ça s'apprend aussi en accompagnant des voyages. Et côté pilotage, il faut être relativement à l'aise pour évaluer les situations afin que rien n'arrive. Parce que bien sûr... Bien sûr, tous ceux qui nous accompagnent sont des pilotes. Mais on conseille les gens. On fait un briefing le matin qui décrit assez précisément la journée. Et là, on décrit aussi les dangers qui peuvent survenir. On décrit les possibilités et on planifie un éventuel vol.

[00:16:04] Et ça demande déjà un peu d'expérience quand on s'éloigne de sa zone de vol habituelle.

[00:16:11] **Lucian Haas:** S'éloigner de sa zone de vol habituelle. Ça veut aussi dire qu'il faut être capable d'évaluer correctement la météo dans des pays lointains pour savoir si on peut voler en toute sécurité aujourd'hui ou non. Comment tu fais ? Sur quoi tu te bases pour pouvoir dire, partout dans le monde, que tu sais comment la météo va être ?

[00:16:31] **Andy Flühler:** Oui, là, je dois un peu te mettre dans le contexte, Lucien. Parce qu'on voyage dans des zones où on est déjà allés. Alors, la première chose qu'on fait, c'est qu'on y va et qu'on y vole. Par exemple, on était ici en Argentine, on y était il y a quatre ans et on y a volé deux semaines avec l'équipe. On a essayé d'identifier les conditions, la météo et les situations météo spécifiques. Et c'est encore le plus important. Bien sûr, il y a des bulletins météo qui sont assez précis de nos jours. Peu importe où tu te trouves sur cette terre, bien sûr pas aussi précis qu'dans les Alpes, mais en fait assez précis pour voler en toute sécurité dans ces pays. Mais il y a toujours aussi des situations spécifiques à chaque région.

[00:17:19] Et on reconnaît ça en visitant ces destinations à l'avance. C'est aussi vraiment sympa à faire. C'est une situation vraiment cool avec notre équipe. On va quelque part et on regarde comment ça se passe là-bas. C'était le cas au Sertão au Brésil. C'est en fait presque comme ça à chaque voyage.

[00:17:41] **Lucian Haas:** Un problème. Un problème avec la météo, ça peut arriver, on ne peut pas le planifier à l'avance, la météo arrive comme elle veut. Et il peut arriver que quelqu'un fasse un voyage en avion et dise : « Je vais rester une semaine en Argentine ou ailleurs. » Les gens paient beaucoup d'argent pour ça et au final, la météo ne fonctionne pas comme d'habitude à cette période de l'année. On se dit : « Oui, normalement en Argentine, il fait toujours sec et chaud, on peut super bien voler, mais malheureusement cette année, c'est El Niño ou je ne sais quoi. On a beaucoup d'humidité et ça ne marche pas comme prévu. » Oui. Comment est-ce que tu gardes les gens motivés quand on ne peut pas voler ?

[00:18:16] **Andy Flühler:** Oui, ce que tu racontes là est vrai. Pour tout parapentiste, le vol est en fait la chose la plus importante. Bien sûr, on voyage aussi pour découvrir les paysages et les gens. Le vol fait donc partie de l'expérience de voyage globale. Mais le vol est central. Et chez nous, ça se passe comme ça : quand nous allons dans des destinations où il y a un risque météo important, on essaie d'être très flexibles sur nos déplacements. Par exemple au Brésil. Maintenant, on sait assez précisément où nous devons aller et à quelle saison. Mais on peut aussi parcourir, par exemple, 1500 kilomètres, conduire pendant une journée pour sortir d'une zone de mauvais temps et ensuite poursuivre le voyage ailleurs.

[00:19:13] En fait, on préfère bouger plutôt que rester coincés par mauvais temps. Bien sûr, on ne peut pas l'éviter complètement. Il y a toujours un jour de mauvais temps, on peut facilement le gérer. Mais c'est problématique quand on a une semaine ou dix jours de mauvais temps. Là, tout le monde est prêt à bouger. Et ce n'est pas toujours possible partout. Mais je dirais que pour 90 % des voyages, on fonctionne comme ça. On ne réserve pratiquement aucun hôtel à l'avance, ou alors seulement cinq jours avant. Et on se déplace énormément en fonction de la météo. Parce que c'est le point le plus important pour nous. Tu as

[00:19:52] **Lucian Haas:** As-tu déjà fait des voyages où il ne se passait vraiment rien à cause de la météo ? Moi non plus.

[00:19:58] **Andy Flühler:** Où est-ce que c'est arrivé ? Ça a pu arriver en Espagne, peut-être. Mais ça doit dater d'il y a au moins 15 ans. Donc rien du tout. Rien du tout, ça veut dire une semaine où on ne fait pratiquement rien. Oui, ça a pu arriver. Parce qu'en hiver... On a aussi un voyage dans le sud de l'Espagne où on reste une semaine ou dix jours là-bas. Et il peut arriver que le temps ne soit pas bon pendant quelques jours. Mais maintenant, on connaît aussi des alternatives là-bas. Et ça nous protège en fait un peu du fait de rester assis sans rien faire. Ou de faire du tourisme, un jour après l'autre. Donc ça n'existe pratiquement plus. On essaie aussi de planifier les voyages comme ça.

[00:20:43] Et qu'ils correspondent à la meilleure période météo. On va dans les Balkans en juillet et août, par exemple. À la fin du mois d'août, en Grèce. Ce sont des situations météo sûres. On va au sud du Brésil en janvier, en Argentine. Ce sont des situations météo assez sûres.

[00:21:04] **Lucian Haas:** Ça veut dire que quelqu'un qui envisage peut-être de faire des voyages et qui veut voir à quel moment il peut aller où, il peut aussi simplement... prendre le calendrier de Fly with Andy sans forcément partir avec vous. Mais il peut alors se dire, d'accord, je vois qu'ils proposent la Grèce à ce moment-là, le Brésil à ce moment-là. Ils ont de l'expérience, c'est en fait une bonne période météo si je devais y aller en parallèle.

[00:21:28] **Andy Flühler:** Exactement, je dirais que oui. Oui, c'est probablement possible. Enfin, c'est notre avis bien sûr, mais on peut le faire.

[00:21:38] Notre planification est exactement la même. On regarde précisément comment, où c'est le mieux, à quelle période de l'année. Si

[00:21:46] **Lucian Haas:** parfois, il ne se passe vraiment rien, même si tu n'as pas d'exemple précis de là où c'était à l'époque, mais c'est comme ça. Mais il y a déjà le cas où tu as trois ou quatre jours de mauvais temps. Et surtout ces passionnés d'aviation qui disent : j'ai réservé exprès ce voyage en avion. J'ai déjà passé mes autres vacances en famille. Et maintenant, j'ai cette semaine de libre loin de ma femme et de mes enfants. Je peux enfin aller voler et je n'y arrive pas.

[00:22:10] À quel point est-ce que tu te prends ça à cœur quand tu remarques que l'ambiance dans le groupe commence doucement à tourner après deux jours de visites ? Qu'est-ce que tu fais dans ce cas ?

[00:22:22] **Andy Flühler:** Oui, il faut faire en sorte que ça ne bascule pas, non ? Alors on veille évidemment à ce que ça ne bascule pas. On s'assure que les gens puissent vivre des choses, qu'on essaie quand même de faire un voyage riche en expériences. Je viens de réfléchir à certains jours l'année dernière où je n'ai pas volé. Alors il y en a... Lucia, il y en a vraiment très, très peu. On peut pratiquement voler tous les jours. Ce n'est vraiment pas aussi délicat que tu le décris. Une semaine de mauvais temps, ça remonte à plus de 10 ans pour moi maintenant. Alors quand on... je crois que la fiabilité au sud des Alpes est déjà assez bonne.

[00:23:10] Et il y a aussi des voyages, comme par exemple en Alpernay, qu'on annule quand on voit, hé, que ce n'est tout simplement pas une bonne météo. Ces quatre jours où on va à San Fermo, on annule. Enfin, ça n'a aucun sens de faire un voyage en parapente quand la météo est mauvaise, non ?

[00:23:28] **Lucian Haas:** Je t'avais déjà demandé tout à l'heure, pour l'international, quand vous êtes vraiment loin au Brésil, en Argentine ou ailleurs, qu'est-ce que tu utilises pour l'évaluation météo ? Est-ce qu'il y a aussi des applis locales ou est-ce que tu dis : je regarde principalement Windy, j'ai mon expérience avec et j'utilise... Oui... Oui,

[00:23:46] **Andy Flühler:** On prend, enfin, je pense qu'on prend ce que tout le monde prend un peu. On utilise Windy et Meteor Blue. Et pour nous, le plus important en dernier, c'est de pouvoir intégrer les informations qu'on y obtient dans une zone précise. Les informations ou l'expérience d'une zone, combinées au bulletin météo, permettent d'être plus précis avec la météo, je pense. Et ça s'affine avec les années, quand on se trouve dans la même zone. Et là, on prend toujours ces deux bulletins météo. X-Skies aussi, on en prend trois. Donc X-Skies, Windy et Meteor Blue.

[00:24:29] **Lucian Haas:** Dans quelle mesure utilisez-vous aussi des locaux comme employés, ou peut-être pour puiser dans leur connaissance de la météo ou quelque chose du genre ? Ou constatez-vous qu'en fait, quand vous y êtes déjà allé longtemps, c'est-à-dire plusieurs fois, que vous avez avec votre œil de pilote, globalement... ou à présent une meilleure compréhension de la météo que peut-être certains sur place ?

[00:24:50] **Andy Flühler:** Ouais, je ne dirais pas ça. Je ne ferais pas de classement entre mieux ou moins bien. On arrive à s'en sortir plutôt bien là où on va. Bien sûr, on a des employés qui sont sur place. Au Brésil, par exemple, on travaille toujours avec la même équipe brésilienne. En Argentine, on travaille avec un ami argentin. Évidemment, on prend toujours des gens du coin dans l'équipe et on discute aussi de la situation météo avec eux. Mais c'est plutôt un travail d'équipe où on essaie de trouver la meilleure façon de faire. C'est particulièrement important dans le sud de l'Italie. On y a un très bon ami local qui soutient notre équipe.

[00:25:42] Et c'est déjà assez important. À d'autres endroits, c'est peu. C'est moins important parce qu'on est là depuis 10 ans ou même 20 ans. Alors, ce n'est plus tout aussi important. On finit par connaître un peu les réalités locales aussi.

[00:25:59] **Lucian Haas:** Tu viens de dire des domaines où nous sommes là depuis 10 ou 20 ans. Revenons simplement sur plus de 20 ans dans ta vie. Raconte-moi ton histoire d'aviation. Comment tu en es venu et comment as-tu fini par créer Fly with Andy ?

[00:26:14] **Andy Flühler:** Alors, j'ai commencé avec... à 16 ans, il fallait être majeur en Suisse. C'est là que j'ai commencé à voler. Et puis, comme beaucoup de ceux qui sont dans ce milieu maintenant, j'ai fini par devenir instructeur de vol, j'ai passé mon brevet d'instructeur à 21 ans. À l'époque, c'était avec des deltaplanes. Et j'ai commencé à former des pilotes de deltaplane. Et pendant trois ans, mais c'était à une époque où le deltaplane était déjà plus ou moins... Sur

[00:26:44] **Lucian Haas:** ...sur la branche descendante ? Oui.

[00:26:47] **Andy Flühler:** Oui, je ne voulais presque pas le dire, mais c'était comme ça à cette époque. Et maintenant, après trois ans, j'étais très jeune. À 25 ans, enfin, 24, 25 ans, j'ai aussi fait mon brevet de moniteur de parapente. Et j'ai ensuite donné des cours dans une école de parapente. Pendant 15, 10 ans, 12 ans dans une école de parapente en Suisse orientale. Et puis, j'en avais un peu marre des écoles. C'était devenu un peu... J'avais vu ça, j'avais fait ça. Et je n'ai alors plus rien fait pendant un an. Je suis surtout parti voyager en Espagne et j'ai volé. Et je me suis demandé ce que je ferais maintenant. Et puis, c'est devenu un peu trop ennuyeux pour moi de vivre là-bas en Espagne.

[00:27:39] Et j'ai fondé Fly with Andy. Et j'ai construit cette entreprise plus tard avec Michael Gebert. Et maintenant, ça fait plus de dix ans qu'on voyage dans le monde avec des gens intéressés, et le plus important pour nous, c'est qu'on passe en fait de bons moments avec de bonnes personnes, surtout avec des amis dans l'équipe. C'est un aspect très, très important pour nous, parce qu'on est tellement sur la route, les liens au sein de l'équipe sont évidemment extrêmement importants pour nous.

[00:28:17] **Lucian Haas:** Tu as Michael Gebert comme partenaire, et depuis peu de temps aussi Dominik Rohner, pourtant l'entreprise s'appelle toujours Fly with Andy, alors qu'on pourrait aussi dire Fly with Dominik ou Fly with Michael ou quelque chose comme ça. Pourquoi, quand tu as rejoint Michael, pourquoi avez-vous gardé le nom Fly with Andy ensemble ?

[00:28:39] **Andy Flühler:** Ce n'était pas mon souhait ou quoi que ce soit, on a juste demandé à un expert en marketing et il nous a recommandé de le garder à l'époque, parce que cette marque avait déjà une certaine valeur et ils nous ont insisté pour qu'on la conserve. Et voilà, c'est comme ça maintenant. Ça dépend aussi de ce que Michael en pense, et pour lui, peu importe, ça ne l'a jamais importé et pour moi non plus, en fait, peu importe que mon nom y figure ou non. Donc que ce soit Fly with Andy, Fly with Michael ou Fly with Dominik, ça m'est totalement égal, mais c'est le nom, il a une certaine notoriété en Suisse et c'est pour ça que nous, à l'époque,

[00:29:27] on ne l'a pas changé, ou alors il avait déjà six ans quand on s'est rencontrés et on commençait déjà à le connaître un peu.

[00:29:35] **Lucian Haas:** Si je vois bien, Fly with Andy est, du moins dans l'espace germanophone, on peut dire, l'entreprise ou le prestataire de voyages en parapente indépendant des écoles de vol le plus connu et le plus grand qui

existe. Cette taille que Fly with Andy a atteinte maintenant, est-ce une bénédiction pour toi ou est-ce aussi un peu un fléau ?

[00:29:56] **Andy Flühler:** Non, c'est une bénédiction. Non, c'est super, parce qu'avant, quand j'étais seul, c'était comme un spectacle en solo, on gérait toute la

[00:30:08] Je portais moi-même la responsabilité de l'entreprise, ou la responsabilité commerciale, et maintenant je suis un rouage dans la machine, pour ainsi dire, non ? Je ne suis plus jamais aussi important qu'au début et nous avons de très bons employés, et je suis en fait très relax maintenant et je peux avoir beaucoup de temps libre, beaucoup de voyages, et c'était tout l'objectif : sortir un peu de la tension pour entrer dans une phase professionnelle et de loisirs relaxante et agréable. C'est comme ça maintenant.

[00:30:46] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que tu peux beaucoup voler. Mais c'est entre tes voyages, quand tu voles encore beaucoup, ou est-ce que tu voles aussi parfois pendant tes voyages ? Ou est-ce que tu y renonces complètement ?

[00:30:59] **Andy Flühler:** Non, si on fait par exemple de la formation continue ou des camps de XC, alors bien sûr que je voyage aussi. Mais c'est la petite partie. La plupart du temps, on ne vole pas, je ne voyage pas pour voler. Je ne pense pas que Michael non plus, parce qu'on surveille souvent toute la situation au décollage, c'est ça l'histoire. On surveille le vol, on surveille la logistique et on n'a presque pas le temps de voler. Mais je vole quand même 150 à 200 heures par an. Donc j'ai assez de temps pour voler en plus des voyages, ça se passe très bien.

[00:31:38] **Lucian Haas:** Mais du ne voles pas avec des clients, mais pour toi tout seul ou avec des amis ou avec ton équipe, là où vous...

[00:31:47] explore de nouvelles destinations.

[00:31:49] **Andy Flühler:** Oui, on va voler avec l'équipe ou avec des amis, et quand on est à l'étranger, souvent dans des endroits où on veut un peu voir comment ça se passe concrètement pour voler. Mais là, on n'est plus dans le rôle de guide de voyage, on vole sans aucune responsabilité, seulement la responsabilité envers soi-même, bien sûr.

[00:32:18] **Lucian Haas:** Mais c'est déjà dans un coin de la tête, ça joue toujours un rôle quand tu arrives, par exemple, dans un nouveau terrain, tu regardes ça et tu te dis : « Oh, ça pourrait peut-être être intéressant pour un voyage. » Ou alors tu peux vraiment aller voler dans certaines zones et ce contexte professionnel, ça reste vraiment complètement en arrière-plan.

[00:32:35] **Andy Flühler:** Oui, quand je vais en Suisse, ça reste complètement en arrière-plan. Je vais voler avec mes potes et je vole parce que c'est vraiment super sympa. Je ne reste pas très longtemps en Suisse non plus. J'y passe deux mois par an et j'adore voler là-bas. J'y ai grandi et je connais très bien les montagnes de la Suisse centrale. J'habite à Lucerne et ça me fait plaisir à chaque fois que je peux aller voler avec des amis. C'est une super histoire. J'adore voler. Ça me donne beaucoup. Et en Suisse, je ne pense pas du tout au métier. Mais quand je suis n'importe où dans le monde et que je vais voler, je réfléchis toujours à savoir si je pourrais proposer un voyage ici ou pas.

[00:33:24] Ça me vient toujours à l'esprit.

[00:33:28] **Lucian Haas:** Quand tu es en voyage là, qu'est-ce que tu transportes personnellement en plus ? Est-ce que tu as toujours trois remorques derrière parce que tu as ton propre parapente, tu dois peut-être emmener un treuil quelque part et autre chose ? Ou comment ça se passe ?

[00:33:44] **Andy Flühler:** On a du du matériel ici en Amérique du Sud et on a des treuils de remorquage en Europe. On n'en traîne plus partout. Alors peut-être ici en Amérique du Sud, du Brésil à l'Argentine, mais ce n'est pas une grosse histoire. Personnellement, je voyage avec mon parapente, 14 kilos, la radio, le matériel de tracking et une petite valise à main. Ce n'est pas si grave. Je ne peux même pas voyager avec très peu de bagages. Je pense que plus on voyage, moins on a de bagages. Je n'ai pas besoin de beaucoup de choses. Le plus important pour moi, c'est un équipement qui fonctionne bien pour moi-même et toute la

[00:34:30] L'équipement d'infrastructure n'est pas si lourd non plus. Peut-être 5 kilos. Je passe largement avec le parapente, 23 kilos je passe sans problème et un bagage à main, ce n'est pas un souci.

[00:34:40] **Lucian Haas:** Tu viens de mentionner l'équipement de tracking. Avant, le tracking en direct n'existait pas vraiment. C'est devenu de mieux en mieux ces dernières années, parce que les réseaux mobiles, même dans les pays plus reculés, se sont améliorés, et tout ça. Est-ce que tu voles aujourd'hui ou est-ce que tu laisses tous tes clients voler avec un tracker en direct pour savoir où ils se trouvent ?

[00:35:04] **Andy Flühler:** Dans 95 % des cas, oui. Il y a bien sûr des voyages où l'on s'entraîne surtout aux décollages en arrière et aux top-landings, par exemple, là on n'a pas besoin de trackers. Mais dès qu'on sort de la zone de visibilité ou de la zone de glisse, tous nos invités ont des trackers. C'est très, très important pour nous. Ça permet un aspect de sécurité essentiel et offre des possibilités pour voler des tracés en toute sécurité.

[00:35:43] Dans 95 % des cas, oui. Il y a bien sûr des voyages où l'on s'entraîne surtout aux décollages en arrière et aux atterrissages en haut de pente, par exemple, là on n'a pas besoin de trackers. Mais au moment où l'on sort de la zone de visibilité ou de l'angle de glisse, tous nos invités ont des trackers. C'est très, très important pour nous. Cela permet un aspect de sécurité crucial et offre des possibilités pour voler des tracés sur une base sûre. Et pour nous, on peut simplement dormir beaucoup plus tranquillement quand on sait toujours où sont les gens, où ils ont atterri, et c'est déjà un point très, très important. Je me rappelle encore très bien, il y a eu une fois quelqu'un qui n'est pas apparu vers 4 heures du matin. Je me souviens exactement de mon cas, et il n'était pas joignable par téléphone, ni par radio, et ça a déjà généré un peu de stress. Heureusement, il ne s'est rien passé de grave, mais cette...

[00:36:18] Ces incidents d'avant, on n'en a plus aujourd'hui parce que les trackers fonctionnent à 100 % là où nous volons.

[00:36:27] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ça a aussi rendu le guidage nettement plus détendu pour toi, dans l'ensemble.

[00:36:32] **Andy Flühler:** Absolument. Oui, vraiment, ça change tout. C'est devenu très, très important pour nous et pour bien structurer la logistique aussi. Enfin, quand on part en vol, il y a aussi un service de récupération, et on peut organiser ce service de manière beaucoup plus détendue et efficace si les gens volent avec un tracker. Oui.

[00:36:51] **Lucian Haas:** Vous leur donnez un Trecker ou est-ce que vous leur dites : « Hé, télécharge cette appli sur ton téléphone et ça doit fonctionner avec ça » ?

[00:36:57] **Andy Flühler:** Non, on a décidé d'en fabriquer un pour Flymaster Trecker et on le donne aux gens, oui. Toute personne qui vient voyager avec nous a un Flymaster dans ses bagages à la fin, et c'est devenu une étape importante pour nous, oui.

[00:37:18] **Lucian Haas:** Revenons en arrière, on a mentionné le terme de vent de traînée tout à l'heure. Tu as été, je crois, l'un des premiers, ou peut-être même le premier, à introduire concrètement le décollage en traînée dans le nord-est du Brésil en disant que pour parcourir de longues distances là-bas, il vaut mieux décoller avec un treuil. Comment ça s'est passé ? Comment est venue l'idée que tu dises : on va vraiment faire le décollage au treuil ?

[00:37:41] **Andy Flühler:** Oui, c'était en fait un hasard, je dois dire. On s'était toujours dit que le vol au treuil serait bien plus simple que de décoller de ces crêtes venteuses, parce qu'au Nord-Est du Brésil, le décollage en montagne est déjà assez venteux, il faut le dire. Et on est tombés sur un treuil, avec un équipement en plus, et ensuite on s'est lancés en équipe, après ce vol en ligne droite, on s'est déplacés dans les environs et on a cherché l'aventure avec ce treuil. Ça a duré deux ou trois ans comme ça avec l'équipe ou en tout petits groupes.

[00:38:26] C'était vraiment le déclic pour nous, et on s'est rendu compte qu'il y avait de bonnes opportunités, de bonnes conditions pour proposer tout le vol XT au Sertão à partir du treuil. Et on l'a fait, et aujourd'hui, en fait, presque tout le monde ne vole plus qu'à partir du treuil dans le nord-est du Brésil. Chez nous, ça a grandi petit à petit, à partir de cette aventure qu'on a vécue nous-mêmes pendant les deux ou trois premières années, pour arriver à ce que c'est aujourd'hui.

[00:39:01] **Lucian Haas:** Depuis quelques années, la ligue suisse est en fait chez toi chaque année en septembre, ou je crois que c'est en septembre ou début octobre, ou utilise ton infrastructure dans l'espoir de battre aussi de nouveaux records du monde et tout ça au Brésil. Est-ce que ce sont des semaines particulières pour toi d'une manière ou d'une autre ?

[00:39:18] **Andy Flühler:** J'aime beaucoup le nord-est du Brésil. C'est un endroit très

[00:39:23] C'est une région très inspirante. J'aime beaucoup cet endroit. C'est spécial, surtout au niveau des conditions. Il y a aussi des gens particulièrement intéressants là-bas, je trouve. C'est vraiment une aventure et la ligue suisse, je trouve ça super quand ils viennent. Je trouve ça bien d'explorer vraiment les possibilités d'une région. Moi, je ne peux pas le faire. Ces pilotes de haut niveau peuvent déjà le faire, comme Michael Siegel, Chrigel Maurer y est aussi déjà allé. Ils ont donc déjà montré jusqu'où et à quel point on peut y voler. Ça nous impressionne et c'est clairement une chose inspirante.

[00:40:10] **Lucian Haas:** Eh bien, il s'agit de voler pratiquement du lever au coucher du soleil. Il faut donc se lever très tôt chaque matin pour avoir les treuils et tout le reste prêts. Quand ils ont tous déjà décollé relativement tôt, qu'est-ce que tu fais concrètement dans le nord-est du Brésil le reste de la journée ?

[00:40:28] **Andy Flühler:** C'est une très bonne question. Alors, on observe bien sûr, on doit surveiller sur le Lifetrack ce qui se passe, jusqu'où ils volent. Ça demande un peu d'expérience. Ensuite, on doit organiser un service de récupération. Sur plus de 500 kilomètres, ce n'est pas si simple. Il faut aussi voir ce que pensent les pilotes. On communique avec eux via WhatsApp, par exemple, pour demander ce qu'ils ont l'intention de faire, s'ils vont finir leur vol ou s'ils vont l'interrompre pour pouvoir rentrer le jour même. En fait, j'organise la logistique pour ces pilotes et le backup de sécurité. C'est mon job là-bas, et il y a ensuite quatre, cinq, six récupérateurs qui...

[00:41:19] accompagnent les pilotes. Et ensuite, avec la voiture.

[00:41:23] **Lucian Haas:** Et tu, c'est l'homme en arrière-plan qui coordonne tout ça. Et tu appelles tes voitures de récupération pour dire : « Hé, Chrigel vient de tourner à droite, il ne va pas s'envoler par-dessus le bord, il va probablement atterrir derrière le réservoir ou je ne sais quoi. »

[00:41:37] **Andy Flühler:** Oui, ce n'est évidemment pas comme ça

[00:41:41] C'est dingue la façon dont tu le décris, mais les gens qui sont dans notre équipe sont là depuis des années. Ils savent par eux-mêmes, ils voient le tracé eux-mêmes, ils voient tout, ils ont tous les instruments à bord et ils décident beaucoup de choses par eux-mêmes. À la fin de la journée, il faut souvent répartir un peu qui s'occupe de qui, qui revient et qui continue. Je m'en mêle bien sûr, mais sinon, ce groupe gère extrêmement bien et de manière très autonome du premier au dernier pilote. C'est en fait très important. Ce n'est pas une grande histoire. À cause de cette expérience de ces

[00:42:27] les employés brésiliens, c'est top, je dois dire.

[00:42:31] **Lucian Haas:** Si quelqu'un prend un vol de 500 kilomètres, aller simple, ça fait combien de kilomètres en voiture au final ? Parce qu'on ne peut pas vraiment faire la ligne droite en voiture comme la personne peut le faire en avion.

[00:42:45] **Andy Flühler:** Ça se passe comme ça : si quelqu'un vole 400 kilomètres et plus, on y va en voiture, l'atterrissage juste avant le

[00:42:56] Au crépuscule, et on y passe la nuit. Les pilotes font le trajet ce jour-là, c'est de sept heures du matin à dix-huit heures, donc onze heures. Ils dorment sur place et repartent le lendemain. Ça n'arrive pas non plus tous les jours. Même s'il y a des conditions de vol très fiables là-bas, on est loin d'avoir un trajet de 500 kilomètres chaque jour. Il y a beaucoup de jours à 400 kilomètres, la plupart font au moins 300 kilomètres. Il y a aussi des journées plus courtes. On se dit qu'on doit être de retour juste après le crépuscule, sinon organiser un trajet de retour de nuit nous semble un peu trop dangereux.

[00:43:41] Alors on y passe la nuit, on saute la journée suivante et on repart avec ces gens le lendemain.

[00:43:48] **Lucian Haas:** Ça représente combien de kilomètres de route ? Enfin, si quelqu'un fait 400 kilomètres en avion, est-ce que c'est toujours quasiment le double de la distance qu'il faut compter en voiture pour un seul trajet, parce qu'on prend tellement de virages ?

[00:44:00] **Andy Flühler:** Non, je ne dirais pas ça. Je pense plutôt un facteur de 1,3 ou 1,2, quelque chose comme ça. Ce n'est pas si grave, je pense que pour 500 kilomètres, on parcourt probablement 650 kilomètres. Je l'estime à peu près, oui. Mais il n'y a pas d'autoroutes, donc ça prend du temps. Pour faire ces 600 kilomètres de retour, il faut déjà 10 heures le lendemain.

[00:44:24] **Lucian Haas:** Et puis, c'est probablement dans ce cas, même si on ne peut pas forcément faire une comparaison directe, mais dans ce cas, le trajet en voiture est probablement vraiment plus dangereux que le vol en lui-même, non ?

[00:44:34] **Andy Flühler:** Oui, ça peut être le cas, oui. C'est en fait notre plus grande inquiétude, je dois être honnête. Alors le treuil, le décollage, c'est extrêmement sécurisé, tu le sais bien aussi, Lucien. Ensuite le vol, je trouve que maintenant,

[00:44:52] pas exceptionnellement difficile. L'atterrissage peut devenir compliqué s'il y a beaucoup de vent, non ? Et pour le retour, il faut s'assurer que ces gens puissent conduire zen, sans pression ni stress, et surtout à la lumière du jour. Ça détend énormément toute la situation, oui. Enfin, sans le côté « il faut que je sois de retour maintenant parce que je veux repartir demain », tout ça, on ne le fait pas chez nous, c'est trop dangereux, comme tu le dis toi-même. Alors oui, la conduite peut devenir dangereuse.

[00:45:27] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il s'est déjà passé quelque chose avec les récupérateurs ?

[00:45:29] **Andy Flühler:** Pas encore, non. L'attaque par les termites, mais heureusement, il ne s'est jamais rien passé au niveau de la conduite.

[00:45:40] **Lucian Haas:** Quand on fait ce genre de vols records au Brésil, sur le papier, ça a toujours l'air génial, ou ce sont vraiment de superbes prouesses. Si on regarde avec le recul d'aujourd'hui, où l'on discute aussi du changement climatique et tout le reste, on peut bien sûr voir ça de manière critique et dire : « Oui, ils doivent d'abord faire leurs vols intercontinentaux pour venir au Brésil, puis ils y volent 500 et pour ça, la voiture doit encore faire 1300 kilomètres juste pour la récupérer, et ainsi de suite. » Donc, là, ça fait pas mal de choses. Est-ce que c'est un sujet pour toi ou pour les gens sur place ? Est-ce qu'on parle aussi de la manière dont on peut gérer ça ?

[00:46:21] **Andy Flühler:** Oui, je pense que nous vivons dans un monde conscient. Je crois que tout le monde est conscient de l'empreinte qu'il laisse, et bien sûr, ce que nous faisons dans le nord-est du Brésil n'est pas une bonne empreinte, mais nous n'en parlons pas consciemment parce qu'il est clair pour tout le monde qu'il n'y a pas de bilan climatique positif ou d'empreinte positive ; c'est comme une condition de base. Donc chacun a sa propre attitude, et nous sommes des prestataires, et tant qu'il y a des gens qui veulent le faire, nous le faisons.

[00:47:10] Je pense que c'est difficile d'en discuter maintenant. Bien sûr, ce n'est pas quelque chose qu'on doit dire, c'est bien, mais chacun évalue lui-même la prévalence de tout ce qu'il fait et puis certains disent : « je le fais tous les quatre ans » ou « je ne le fais pas ». Là, chacun est libre et s'adapte comme il veut à la situation climatique. Personnellement, je ne veux pas m'exprimer politiquement là-dessus. Bien sûr, quand on est un voyageur, on est plutôt du côté négatif du climat. On peut simplement se demander quelle est l'importance culturelle

[00:47:56] pour

[00:47:59] les gens voyagent aujourd'hui et je pense que c'est une partie culturelle importante de voyager, et il ne faut pas se préoccuper du bilan climatique des voyages. Je pense que c'est simplement toujours plutôt négatif.

[00:48:17] **Lucian Haas:** Prendre l'avion, enfin pas le parapente, mais le fait de s'envoler en général, risque d'être un peu plus cher à l'avenir. L'époque des vols ultra-low-cost est probablement terminée.

[00:48:28] Tu penses que ça pourrait avoir un petit impact sur ton entreprise aussi ?

[00:48:34] **Andy Flühler:** Oui, on s'adapte bien sûr aux souhaits de nos clients. Donc, quand on remarque que les gens n'aiment plus trop prendre l'avion, on propose évidemment — et on l'a déjà fait — des offres accessibles en voiture. On s'adapte donc à l'esprit du temps. Et aux besoins et aux envies des clients. C'est le plus important pour le genre d'entreprise que nous gérons.

[00:49:06] **Lucian Haas:** Tu proposes par exemple ce qu'on appelle des "Büssli-Touren". C'est quoi une Büssli-Tour ? Qu'est-ce qu'on y fait ?

[00:49:12] **Andy Flühler:** Oui, là, on ne part pas avec le bus, ce n'est pas une tournée en bus, mais c'est une tournée en camping-car où on se rend quelque part et nous organisons ensuite l'infrastructure à partir du camping-car, par exemple, je dis n'importe quoi, vers l'Angleterre, et puis on va au camping en Angleterre et là, on s'organise avec des bus sur place pour prendre l'avion ensemble. C'est ça, la tournée en camping-car. Mais on a d'autres tournées, comme par exemple vers le centre de l'Italie, où on y va en bus et on revient en train, ou bien on y va en train aussi. Ça existe aussi. Donc on propose ce qui correspond à l'esprit du temps et aux clients. C'est pour nous le plus important. Il y a déjà cette tendance, pas encore, mais cette...

[00:50:00] l'évolution vers des gens qui ne prennent plus l'avion pour voyager en Europe, et pour eux aussi, nous avons bien sûr une offre.

[00:50:11] **Lucian Haas:** Comment trouvez-vous de nouvelles destinations ? C'est-à-dire, comment procédez-vous ou sur quoi faites-vous attention ? Est-ce que c'est simplement « ça m'intéresse l'Albanie, allez, on l'ajoute au programme » ou est-ce qu'il y a une pensée plus stratégique derrière ?

[00:50:28] **Andy Flühler:** Non, non. Je pense qu'on a juste envie de vivre quelque chose par soi-même, de faire un voyage par soi-même, et puis on le vit et, bien sûr, dans un second temps, on se dit que ce serait peut-être bien d'y faire un voyage. Beaucoup de destinations sont nées parce qu'on a juste envie d'y aller soi-même. C'est ça le plus important. Il y a des destinations, surtout dans cette région, où on s'est juste dit : « Hé, je veux y aller », on y est allé par soi-même et on a fait un voyage là-bas. Pour le Kosovo, c'est aussi une idée comme pour la Bosnie-Herzégovine, c'était exactement comme ça, on y est allés, Micha et moi avons voyagé ensemble, on y est allés pendant une semaine et on s'est dit : « Hé, c'est cool, c'est vraiment un endroit très spécial »

[00:51:21] Le paysage, un pays spécial et maintenant nous y allons en avion.

[00:51:26] **Lucian Haas:** Je crois, je crois que cette année, donc en 2023, tu proposes aussi une tournée en Büssli dans la Tatra. C'est comment, la Tatra ? Je ne connais pas la Tatra, enfin, par le nom bien sûr, je sais à peu près où elle se trouve, mais c'est, je crois, c'est un peu l'un des massifs européens oubliés, je dirais, parce que

[00:51:46] Beaucoup de pilotes ont peut-être déjà entendu le nom, mais personne n'y est encore allé voler, du moins au sein de la communauté germanophone. On lit aussi peu de choses à ce sujet. C'est quoi, la Tatra ? Comment en es-tu venu à y aller ?

[00:51:58] **Andy Flühler:** On a fait exactement la même réflexion que toi, on s'est dit : « Hé, c'est une montagne un peu tombée dans l'oubli », comme toi. Et puis Michael y est allé, il y a volé. Il a déjà fait un tour là-bas et cette année, je pars en tour en Büssli. On voulait déjà le faire ces dernières années, les trois ou quatre dernières années, mais la météo n'a jamais été bonne, alors on allait ailleurs, on est allés en Italie ou je crois une fois en Espagne. Donc ça s'adapte tout à fait à la météo, et j'espère que ça marchera cette année pour qu'on puisse aller dans la Tatra, ce serait vraiment cool, ça m'intéresse beaucoup personnellement aussi.

[00:52:43] **Lucian Haas:** Est-ce que ce sont des types de personnes différents qui participent à vos tours d'aventure plutôt qu'aux tours standards, comme en Espagne du Sud ou aux Abruzzes, où on dit que ce sont les régions plus connues et où vous allez depuis plus longtemps ? Est-ce que c'est simplement un autre type de profil qui vient avec vous pour les aventures ?

[00:53:06] **Andy Flühler:** Oui, je pense qu'il y a

[00:53:11] deux types de voyageurs différents. Je pense qu'il y a des voyageurs qui préfèrent être loin du tourisme et qui veulent voyager là où ça bouge vraiment, sur le plan touristique, non ? Pas dans l'ensemble, et ce sont plutôt, de mon point de vue, les aventuriers. Et il y a des gens qui aiment aller dans des zones connues, où l'on n'est pas trop surpris par la culture, le pays ou les gens. C'est une autre façon de voyager. Je pense que chez nous, on a un bon mélange entre ces voyages dans des zones peu exploitées par le tourisme, disons, et les voyages dans des zones touristiques.

[00:53:58] **Lucian Haas:** Avec ces différences de caractère chez les voyageurs, est-ce que ça se reflète aussi dans leur façon de voler ? Ou dans leur niveau de compétence, par exemple ? Est-ce qu'on peut dire que les aventuriers sont seulement ceux qui sont déjà de super pilotes, ou est-ce que certains très inexpérimentés sont en fait très en quête d'aventure et qu'il faut plutôt les mettre au frein ?

[00:54:17] **Andy Flühler:** Non, enfin, le vol n'est jamais vraiment une aventure. Enfin, ça le devient quand on survole une zone qu'on n'a jamais survolée auparavant. Si on appelle ça une aventure maintenant, alors oui, ça l'est, mais l'aventure peut aussi être quelque chose de dangereux avec une issue incertaine, et ça ne doit pas arriver en vol. Donc au moment où l'on prend l'air, on se prépare et on fait tout pour que ça se passe dans un cadre sécurisé. Même pour les voyages d'aventure, l'aventure réside dans le fait d'être dans une zone qui a peu d'infrastructures touristiques et où l'on vole là où on n'a jamais volé.

[00:55:03] Des paysages que l'on voit pour la première fois et dans un environnement où il y a peu ou pas de scènes de vol. Ça, je le considérerais comme de l'aventure. Mais le fait de décoller et de se dire, « Allez, je vais voir comment ça se passe », ça ne doit évidemment pas arriver, oui. Ce serait totalement contraire aux principes fondamentaux de l'aviation.

[00:55:26] **Lucian Haas:** Quel continent est encore une zone blanche sur Terre ? Sur la carte de Fly with Andy ?

[00:55:31] **Andy Flühler:** Je pense que c'est l'Asie. Personne parmi nous n'a encore vraiment montré d'intérêt pour y aller. Je

[00:55:39] **Lucian Haas:** Je crois que vous avez la Géorgie au programme. Et on pourrait presque compter la Géorgie comme faisant partie de l'Asie.

[00:55:47] **Andy Flühler:** L'Eurasie, ou peu importe comment on appelle ça.

[00:55:49] **Lucian Haas:** Mais vous n'avez probablement pas du tout prévu l'Asie du Sud-Est ou quelque chose comme ça. La Thaïlande et le reste. Pourquoi pas ?

[00:55:55] **Andy Flühler:** Pour l'Australie, je ne sais pas trop. Enfin, chez nous, ça dépend un peu de l'endroit où tu as envie d'aller toi-même. Jusqu'à présent, personne parmi nous n'a vraiment eu envie d'y aller, enfin, parmi ceux qui le font, donc Michael, Verena, Dominik ou moi. On y va là où on a surtout envie d'aller. Beaucoup ont envie d'aller en Amérique du Sud en ce moment. On est déjà allés en Amérique du Nord. Mais pour l'Asie, on n'y est jamais allés. Peut-être que ça arrivera prochainement. Mais pour l'instant, je ne le vois pas. Je ne pense pas non plus pour 2024. Peut-être. Je suis curieux de voir ce que mes collègues veulent.

[00:56:41] **Lucian Haas:** Et qu'en est-il de l'Afrique ? Je veux dire, l'Afrique est d'abord un continent immense et elle offre en réalité énormément de régions aventureuses où l'on pourrait, surtout si l'on emmenait un treuil de remorquage, voler dans des coins très isolés. Par exemple, nous proposons des expéditions dans le Sahel ou quelque chose comme ça. Tout est plat, on peut décoller merveilleusement et ensuite naviguer au-dessus de nombreux baobabs.

[00:57:06] **Andy Flühler:** Oui, on y est, on y est, enfin, c'est une idée très séduisante et on est d'ailleurs dessus. On était déjà au Namibia avec le treuil à câble. C'étaient des voyages très impressionnants et passionnants, je dois dire. C'était une histoire vraiment cool. Ensuite, on était en Afrique du Sud. Michael est déjà souvent allé en Éthiopie. Dominik est déjà souvent allé au Kenya. Donc, on a déjà visité plusieurs pays en Afrique et on le fera sûrement à nouveau. On verra ce qui se présente dans les deux ou trois prochaines années. Je pense bien qu'on y retournera prochainement, parce que c'est aussi

[00:57:56] culturellement et au niveau du pays, c'est extrêmement passionnant. Bien sûr.

[00:58:01] **Lucian Haas:** Si tu pouvais réserver un voyage en avion pour toi-même maintenant, lequel serait ton favori ?

[00:58:09] **Andy Flühler:** Oh,

[00:58:12] je pense que je voudrais

[00:58:16] Elle s'appelle Expedition Sertau. Je crois que c'est celle à laquelle j'aimerais le plus participer. J'y ai déjà été, pour être honnête, en tant que participant, pour ainsi dire. Et c'est un voyage que nous faisons depuis Rezive, 1000, 1200

kilomètres à l'intérieur des terres, où nous volons d'un aérodrome ou d'une piste de remorquage à une autre, par tranches de 100 kilomètres environ, et nous y atterrissons et y passons la nuit. Le lendemain matin, on repart de cette piste de remorquage près de cette ville, on continue de voler, et c'est déjà quelque chose qui m'attire énormément. C'est quelque chose que je trouve extrêmement cool, ce...

[00:59:01] Voler vers l'avant, étape par étape. Personnellement, j'adore ça.

[00:59:07] **Lucian Haas:** La piste de remorquage n'est pas prévue pour le remorquage, ce sont toujours de petites pistes d'atterrissage qui se trouvent quelque part et d'où on peut décoller.

[00:59:15] **Andy Flühler:** Il y a des terrains d'aviation abandonnés au-delà, on obtient très facilement une autorisation pour y atterrir et on repart de là. Ce sont genre 10 terrains d'aviation, donc 10 pistes sur 1000 kilomètres, et on enchaîne d'une piste à l'autre. C'est vraiment cool, j'adore ça.

[00:59:40] **Lucian Haas:** Et il y a toujours un hôtel à côté des pistes, ou comment est-ce que vous faites ?

[00:59:44] **Andy Flühler:** Oui, les pistes sont généralement près d'une petite ville ou d'un bourg, il y a toujours un hôtel à proximité. Donc les pistes ne sont pas si isolées qu'il n'y a rien, c'est plutôt que les Brésiliens ont fait des efforts d'infrastructure il y a 20, 30 ans, ils ont construit des pistes là-bas et finalement ils n'en ont tout simplement pas eu besoin, et maintenant elles retombent en ruine et on peut y traîner de manière optimale sur ces pistes.

[01:00:10] **Lucian Haas:** Quelle longueur font-elles, donc quelles altitudes de largage pouvez-vous obtenir là-bas ?

[01:00:14] **Andy Flühler:** Je dirais entre 1000 et 1600 mètres, ça dépend bien sûr des conditions, environ 400 à 800 mètres de dénivelé. Parfois même 1000.

[01:00:25] **Lucian Haas:** Maintenant, beaucoup de Suisses voyagent aussi avec vous, je suppose qu'une grande partie de vos clients sont toujours des Suisses, est-ce bien ça ? Oui. 70,

[01:00:36] **Andy Flühler:** 80 pour cent.

[01:00:38] **Lucian Haas:** Et les Suisses ne sont probablement pas ceux qui font beaucoup de vols au treuil, s'ils en ont déjà fait. Comment est-ce que vous faites au début ? En gros, il faut d'abord faire une formation au treuil avec eux sur place, ou comment est-ce que vous faites ?

[01:00:52] **Andy Flühler:** Oui, mais je trouve que ce n'est pas si difficile. Voler en treuil, tu trouves ça difficile, Lucien ? Je ne trouve pas ça si difficile. Non, mais en

[01:01:01] **Lucian Haas:** En Allemagne, il faut passer un certificat officiel de treuil pour pouvoir voler avec le treuil. Même si ce n'est pas sorcier, ça va relativement vite. Mais c'est comme ça, il y en aura probablement beaucoup parmi vous qui viendront et diront : c'est mon premier vol, c'est aussi mon premier décollage en treuil ici au Brésil.

[01:01:20] **Andy Flühler:** Oui, ça existe, on fait une initiation, théoriquement et pratiquement, mais ce n'est vraiment pas si difficile. Je pense que la grande sécurité ou le grand danger, si on peut même en parler, c'est au niveau de la logistique, de la conduite du treuil et du déroulement. Et là, le pilote n'a en fait pas tant à voir avec ça. Ce que fait le pilote n'est pas vraiment exigeant en vol en treuil. Ce que fait le conducteur du treuil, je trouve bien sûr d'un autre côté assez exigeant. C'est lui qui décide très souvent s'il y a une interruption du décollage, donc dans la grande majorité des cas une interruption du décollage ou non, parce qu'il voit que l'aile est de travers, trop en arrière, que ça marche ou que ça ne marche pas.

[01:02:07] Et je pense que l'équipe, l'équipe de remorquage, est le point le plus important pour la sécurité. Presque n'importe qui qui sait un peu faire du parapente peut remorquer rapidement et immédiatement. Tu verrais ça comme ça aussi ? Tu es un treuil, non, ou tu verrais ça comme ça aussi ? Également.

[01:02:24] **Lucian Haas:** Alors, moi aussi je fais de la winch et je dirais que ce n'est pas du tout difficile. En fait, on peut accrocher un pilote expérimenté, lui expliquer rapidement comment ça se passe, et ça fonctionnera parfaitement dès la première fois si tu as un conducteur de winch ou un chef de départ qui veille vraiment à ce que la voile soit immédiatement larguée si le décollage ne se fait pas. Deuxième question sur les Suisses inexpérimentés, pas seulement

pour la winch pour commencer, ce qui est facile, mais les Suisses en tant que pilotes de montagne sont aussi inexpérimentés avec le vol en plaine et ce développement de thermique un peu différent en plaine, comme au Brésil ou ailleurs. À quelle fréquence arrive-t-il que les gens n'aient en fait aucun succès ?

[01:03:10] Tu dis qu'ils volent d'une piste à l'autre, idéalement sur 100 kilomètres, mais combien d'entre eux, dans le groupe que tu as avec toi, dois-tu en réalité récupérer en cours de route parce qu'ils se sont déjà posés entre-temps, parce qu'ils n'ont pas compris comment le système fonctionne ?

[01:03:29] **Andy Flühler:** Oui, je veux dire, il y a des journées très différentes. Il y a des jours plus simples et des jours plus difficiles. Voler en plaine est une autre façon de voler la thermique et les longues distances que chez nous dans les Alpes. C'est précisément ce qui est séduisant, je trouve, pour moi aussi. J'ai grandi dans les Alpes et j'ai vécu la grande majorité de mes vols là-bas. Ou en montagne par le passé. Plus court par le passé, mais je trouve le vol en plaine extrêmement cool, extrêmement séduisant, parce que c'est quelque chose de différent, parce que ça ouvre de nouveaux horizons. Mais il faut aussi apprendre un peu et ça dépend des objectifs que je me fixe. Si quelqu'un commence à voler en plaine, c'est une question d'objectifs.

[01:04:17] Bien sûr, ensuite il y a...

[01:04:20] la seule volonté ne suffit pas pour atteindre l'objectif lors d'une telle tournée hivernale, il faut aussi, comme d'habitude, avoir de l'expérience et beaucoup voler, mais

[01:04:34] Le parapente, c'est avant tout de la pratique, et en plaine, on peut pratiquer énormément. Souvent, le moment du décollage est aussi décisif. On peut décoller très tôt, par exemple lors de ces vols records à Sertau ; si on décolle une heure ou deux plus tard, c'est déjà nettement plus facile pour obtenir une expérience réussie.

[01:04:56] **Lucian Haas:** Quelle serait, selon toi, la plus grande difficulté du vol en plaine pour un pilote venant du vol en montagne ?

[01:05:05] **Andy Flühler:** La distance par rapport au sol, là où...

[01:05:14] ça

[01:05:17] Je repense à ça, pour moi c'était difficile de savoir à partir de quelle altitude le risque de s'écraser devient réel et à quel moment on est sur un niveau sûr pour continuer à voler, parce que en montagne on vole plutôt près du relief et en plaine on a tendance à monter tout le temps, mais "haut" est très relatif. 200 mètres au-dessus du sol, c'est déjà assez bas en fait, non ? Et en montagne, 200 mètres au-dessus des sommets, c'est encore correct, non ? Donc, bien évaluer cette altitude de 600 à 800 mètres,

[01:05:56] là où ça devient délicat, le risque de se noyer, je pense que c'est là que réside la difficulté, oui. Le fait qu'il faille toujours être assez haut, même quand on a l'impression d'être haut,

[01:06:09] Je pense qu'il faut regarder l'altitude et se dire : « Hé, là je ne suis plus qu'à 350 mètres du sol, il faut que je change de trajectoire, sinon ça devient dangereux pour l'immersion », je dirais.

[01:06:22] **Lucian Haas:** Quel a été ton vol le plus long jusqu'à présent, celui que tu as fait au Brésil ?

[01:06:27] **Andy Flühler:** Je crois que 290 kilomètres, quelque chose dans le nord-est, oui.

[01:06:32] **Lucian Haas:** Ça veut dire que faire des records, ce n'est pas du tout ton truc. Donc, c'était un record personnel pour toi, mais tu ne te dis pas : « Ah, ces grandes distances, il faut un 4 devant les deux zéros ou je ne sais quoi », ça ne t'intéresse pas vraiment.

[01:06:48] **Andy Flühler:** Oui, enfin, si je partais ce jour-là, ça me tenterait bien, mais ce n'est pas sur ça que je base ma pratique du vol. Personnellement, je suis un pilote d'expérience et je veux vivre de bons moments ; ça ne veut pas dire que je ne fais pas de vols de distance, j'adore ça, mais je regarde ce que la journée offre et j'ajuste mon horizon en fonction du jour, personnellement, tu vois ? Le fait de voler 500 kilomètres est peu probable, je pense que je n'y arriverais jamais, mais les jours très bons, on dépassera probablement les 300, mais ce n'est pas du tout l'objectif. Je ne me projette pas sur le fait de voler le plus loin possible, je veux juste vivre les meilleures expériences possibles.

[01:07:38] C'est ça qui m'importe quand je vole : être avec des gens sympas, dans de beaux coins, avec de bonnes conditions, faire de bons vols et ensuite passer un bon moment avec les autres après avoir atterri. C'est ça qui compte pour moi. Que je voie un kilométrage plus élevé ou un peu moins sur XContest, ce n'est pas vraiment important, parce que ça dépend énormément des conditions, tu le sais bien, non ? Ce n'est pas seulement une question de compétence en soi, bien sûr qu'il faut de l'expérience et être un bon pilote pour aller loin, mais il faut aussi de bonnes conditions.

[01:08:18] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui constitue encore principalement l'attrait du vol pour toi, après tant d'années de pratique ?

[01:08:25] **Andy Flühler:** J'aime voler. J'aime être là-haut, j'aime jouer avec cette matière, l'air, la thermique. Ça

[01:08:34] ça m'apporte énormément. J'adore cet environnement. Enfin, chaque fois que je décolle et que je suis à quelques centaines de mètres du sol, c'est une dimension que j'apprécie beaucoup. Je ne peux même pas l'expliquer, c'est encore mieux quand je peux toujours voler ailleurs. Si je restais toujours sur les trois mêmes sites de décollage, ce ne serait probablement pas aussi passionnant, mais comme je peux toujours voler ailleurs, c'est très inspirant pour moi et ça me donne énormément d'énergie et de joie de vivre.

[01:09:09] **Lucian Haas:** Quelle est la dernière chose vraiment importante que tu as apprise en volant ?

[01:09:14] **Andy Flühler:** La patience. La patience et

[01:09:17] **Lucian Haas:** Le calme. Tu ne viens de l'apprendre que maintenant ?

[01:09:21] **Andy Flühler:** Non, mais c'est un apprentissage constant, je pense. Enfin, j'ai commencé à 16 ans, ou même avant, à la ferme de mon père. Et au début, il y avait déjà beaucoup de choses impatientes et peu détendues dans l'aviation. Et avec les années, on devient de plus en plus détendu, patient et serein. Et enfin, il faut dire que le loisir du parapente n'est pas toujours aussi sérieux qu'on le perçoit ou qu'on s'en fait, mais avec de la sérénité, beaucoup de patience et les yeux grands ouverts, on peut vivre des choses extrêmement belles en volant, je trouve.

[01:10:03] **Lucian Haas:** Quels sont pour toi les moments que tu préfères lors de tes voyages ?

[01:10:08] **Andy Flühler:** Vivre de belles expériences avec des gens formidables, au sol et dans les airs, donc aussi être ensemble avant ou après avoir volé, c'est pour moi une chose vraiment, vraiment géniale et j'adore ça. J'aime être avec des pilotes, des pilotes femmes, et partager cette passion ensemble, c'est en fait le meilleur des meilleurs pour moi. Ça

[01:10:37] **Lucian Haas:** ça veut dire que le parapente est pour toi en fait un sport collectif ?

[01:10:40] **Andy Flühler:** Oui, je dirais ça. Bien sûr pas dans les airs, mais même là, on ne vole jamais seul et on voit, tiens, voilà Ramona, maintenant on vole ensemble ou

[01:10:51] parce que j'ai

[01:10:54] quelques amis pilotes, avec qui je vole toujours en Suisse centrale, on est déjà ensemble dans les airs, mais au sol, au plus tard au départ ou à l'atterrissage, on est vraiment ensemble et

[01:11:07] partager la joie ou partager les expériences, je trouve ça déjà cool.

[01:11:12] **Lucian Haas:** Andy, je te remercie pour ton récit sur ces 30 ans, je ne sais pas depuis combien de temps Fly with Andy existe exactement ? Je crois

[01:11:19] **Andy Flühler:** 18 ans, je crois maintenant, oui. Tu voles depuis 30

[01:11:23] **Lucian Haas:** années, dont 18 ans en tant que Fly

[01:11:26] **Andy Flühler:** avec Andy. Maintenant, ça fait exactement 40 ans que je vole. Déjà 40 ? Alors avec

[01:11:29] **Lucian Haas:** En plus des dragon ?

[01:11:31] **Andy Flühler:** Oui, exactement.

[01:11:33] **Lucian Haas:** Et puis 36

[01:11:36] de parapentes, quand tu en as 86 après. Oui, exactement. Oui,

[01:11:39] **Andy Flühler:** Exactement. Et ça fait toujours un plaisir fou, je dois bien le dire.

[01:11:45] **Lucian Haas:** Alors que ce soit ainsi.

[01:11:47] **Andy Flühler:** Depuis combien de temps tu voles, Lucia ?

[01:11:49] **Lucian Haas:** Oui, pas encore tout à fait aussi longtemps, mais là je me rapproche aussi de, oh, je dois calculer un peu, 18.

[01:11:55] **Andy Flühler:** Ah, super. Donc 18 ans. Tu es aussi nettement plus jeune que moi, je suppose.

[01:12:00] **Lucian Haas:** Non, j'ai commencé bien plus tard que toi, quand tu dis que tu as commencé avec la aile à 15, au moins, ou à 16 ans. J'avais déjà 34 ans quand j'ai commencé à faire du parapente. Mais une fois que j'ai commencé, c'est devenu une telle passion que je m'y consacre énormément maintenant.

[01:12:19] **Andy Flühler:** Oui, on sent bien que tu es un passionné de parapente. Je trouve ça vraiment cool, super.

[01:12:26] **Lucian Haas:** Merci. Andy, merci encore et passe un bon moment à Buenos Aires maintenant, puis au Brésil bientôt, et oui, plein de super expériences avec tous ces vols et surtout les voyages avec les différents groupes qui viendront cette année.

[01:12:41] **Andy Flühler:** Oui, merci beaucoup pour cette discussion passionnante, Lucia, et j'espère qu'on se verra un jour sur un décollage, ça me ferait plaisir.

[01:12:49] **Lucian Haas:** Oui, on s'est déjà vus sur un décollage. Je crois que c'était vers, il me semble, 2006 ou quelque chose comme ça, à Algodonales. J'y étais, j'étais avec une école de vol à l'époque, et toi tu étais là pour une tournée, et on disait déjà : « Oh, là-bas, c'est Andy de Fly with Andy, il fait toujours des tournées ici. » Donc, je t'ai aussi parlé brièvement, tu ne t'en souviendras plus, mais moi je m'en souviens encore. Tu étais déjà plus célèbre que moi à ce moment-là.

[01:13:15] **Andy Flühler:** C'est vrai. Mais maintenant, tu es évidemment plus célèbre que moi et on se reverra sûrement, enfin, d'une manière ou d'une autre.

[01:13:22] **Lucian Haas:** Carrément. Andy, je te souhaite le meilleur et je te dis à bientôt.

[01:13:26] **Andy Flühler:** Lucia, passe une bonne journée, à plus, salut, ciao, ciao.

[01:13:34] **Lucian Haas:** Comme toujours, vous trouverez les notes de l'épisode ainsi que quelques liens complémentaires sur le blog de parapente Lu-Glidz. Lu-Glidz est disponible en ligne sur www.Lu-Glidz.blogspot.com. Lu-Glidz s'écrit L U moins G L I D Z. Quant à Podz-Glidz, vous le trouverez partout où il y a des podcasts. Abonnez-vous à Podz-Glidz pour ne manquer aucun épisode. Et donnez au podcast une note de 5 étoiles pour que d'autres puissent en prendre connaissance. Mieux encore, recommandez le podcast directement à vos amis sur Flickr. Évidemment, Podz-Glidz ne peut pas survivre sur le long terme uniquement grâce à l'écoute. D'autant plus que je m'abstenais ici, tout comme sur le blog Lu-Glidz, délibérément de toute publicité dérangeante ou influente. À la place, je compte sur le fait que vous, en tant qu'auditeur et lecteur, aurez envie de soutenir financièrement ces deux projets.

[01:14:23] En tant que contributeur, vous n'avez aucune obligation et aucune règle d'abonnement à respecter. Vous pouvez simplement donner quand, aussi souvent et autant que vous le voulez. Il peut s'agir d'une contribution unique ou récurrente, c'est vous qui décidez. Les paiements sont tout simples via PayPal ou virement bancaire. Vous trouverez toutes les données nécessaires sur mon blog Lu-Glidz, sur la page Soutenir. Si vous hésitez sur le montant qui serait approprié, je peux vous faire une proposition non contraignante. Que diriez-vous d'1 euro par épisode de podcast et de 2 euros par mois de lecture sur Lu-Glidz ? Même en additionnant sur l'année, cela reste moins cher pour vous que les frais d'abonnement d'un magazine classique. À la prochaine.

[01:15:09] Salut !