

Motivator

Podz-Glidz 110 — Andy Frötscher

Published	2023-06-09
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-110-motivator-andy-froetscher
Duration	01:17:48
Speakers	Andy Frötscher, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0110-motivator-andy-froetscher.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	57 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 Frötscher gehört zu den Ur-Gesteinen der Redbull-Xalps. Heute gibt er seine Erfahrung gerne weiter.

Immer wenn wieder einmal die Redbull X-Alps starten, dann erfasst Andy Frötscher ein gewisses Fieber. Der 54-jährige aus Südtirol war schon vor 20 Jahren bei der legendären ersten Ausgabe dieses Hike-and-Fly-Rennens quer über die Alpen mit dabei. Bis 2013 folgten fünf weitere Teilnahmen. Die X-Alps haben mehr als ein Jahrzehnt seines Lebens geprägt.

Die X-Alps sind heute ein stark professionalisiertes Rennen. In den Anfängen war es noch ein ganz anderes Abenteuer. Die Piloten stapften mit 20 Kilogramm schweren Säcken auf die Berge, orientierten sich noch ohne Smartphones an gedruckten Topo-Karten, bekamen per SMS grobe Wetterinfos für den gesamten Alpenraum und schliefen auf dem Weg nach Monaco noch einfach in Pensionen.

Andy erzählt von dieser Zeit und den Höhen und Tiefen, die er rund um die X-Alps erlebt hat.

In der zweiten Hälfte dieser Episode 110 von Podz-Glitz geht es aber noch um mehr: Heute ist Andy Frötscher ein Pilot, der gerne in Vorträgen und Trainings seine große Erfahrung zum Thema XC-Fliegen weitergibt.

Dabei geht es unter anderem um die mentale Seite des Fliegens und die Macht der positiven Gedanken im Flugsport. Andy hat einige unkonventionelle, aber sehr hilfreiche Tipps parat, wie man sich fürs Streckenfliegen motivieren kann.

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

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

Musik dieser Folge:

Track: Dreams of River Ganga | Künstler: Hanu Dixit

No Copyright Music

Quelle: <https://www.youtube.com/watch?v=2VBTroDK51A>

Links:

- Moments in Air: <https://www.momentsinair.eu>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/froetscher.andy>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/andyfroetscher/>
 - 100 Kilometer Fliegen: <https://www.youtube.com/watch?v=TdFojG0fJYE>
 - Was macht gutes Flugwetter aus: <https://www.youtube.com/watch?v=KgcVzqeZtiU>
 - Thermikflug in den Alpen: <https://www.youtube.com/watch?v=x1t6sAuoREY>
-

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2023/06/podz-glitz-110-der-motivator.html>

Transcript

[00:00:04] **Andy Frötscher:** Das fängt schon damit an, dass das Wort, mit dem das betitelt wird, aus meiner Sicht komplett falsch ist. Das ist dieses betreute Fliegen. Es gibt betreutes Wohnen, das machen alte Leute. Es gibt viele betreute Dinge, aber alles, was betreut ist, ist eigentlich negativ behaftet. Und deshalb ist dieses Wort betreutes Fliegen

aus meiner Sicht komplett falsch. Es gibt kein betreutes Fußballspielen. Habe ich noch nie gehört. Aber jede Fußballmannschaft hat einen Trainer. Jede Eishockeymannschaft hat einen Trainer. Jeder Skisportler hat einen Trainer. Alle haben einen Trainer. Nur im Gleitschirmsport haben die Leute viel zu wenig Trainer, weil das ist ja betreutes Fliegen und das ist ja schlecht.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:59] **Andy Frötscher:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:03] **Lucian Haas:** Heute mit... Andi Frötscher. Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:11] Immer wenn wieder einmal die Red Bull X-Alps starten, dann erfasst Andi Frötscher ein gewisses Fieber. Der 54-Jährige aus Südtirol war schon vor 20 Jahren bei der legendären ersten Ausgabe dieses Hike-and-Fly-Rennens quer über die Alpen mit dabei. Bis 2013 folgten fünf weitere Teilnahmen. Die X-Alps haben mehr als ein Jahrzehnt seines Lebens geprägt.

[00:01:36] Die X-Alps sind heute ein stark professionalisiertes Rennen. In den Anfängen war es noch ein ganz anderes Abenteuer. Die Piloten stapften mit 20 Kilogramm schweren Säcken auf die Berge, orientierten sich noch ohne Smartphones an gedruckten Topo-Karten, bekamen per SMS grobe Wetterinfos über den gesamten Alpenraum und schliefen auf dem Weg nach Monaco noch einfach in Pensionen. Andi erzählt von dieser Zeit und den Höhen und Tiefen, die er rund um die X-Alps erlebt hat. Im zweiten Teil dieser Episode 110 von Podz-Glidz geht es aber noch um mehr. Heute ist Andi Frötscher ein Pilot, der gerne in Vorträgen und Trainings seine große Erfahrung zum Thema XC-Fliegen weitergibt.

[00:02:21] Dabei geht es unter anderem um die mentale Seite des Fliegens und die Macht der positiven Gedanken im Flugsport. Andi hat einige unkonventionelle, aber sehr hilfreiche Tipps parat, wie man sich fürs Streckenfliegen motivieren kann.

[00:02:39] Wenn dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit daran als Förderer. Wie das ganz einfach geht, erfährst du auf dem zugehörigen Gleitschirm-Blog Lu-Glidz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:57] Andi, du hast vor ziemlich genau 30 Jahren mit dem Gleitschirmfliegen angefangen. Siehst du dich selbst als sowas wie einen alten Hasen? Nein,

[00:03:07] **Andy Frötscher:** eigentlich nicht, weil die Zeit vergeht so schnell, dass man sich ja nicht als älter sieht. Aber ja, es ist schon eine lange Zeit und ich habe halt sehr vieles erlebt. Es war eine andere Zeit. Und ich habe da, glaube ich, schon einen riesengroßen Wandel durchgemacht im Gleitschirmsport. Und selber sehe ich mich nicht als alten Hasen, aber ich glaube, ja, ich muss zugeben, ich bin einer.

[00:03:35] **Lucian Haas:** Nun sind 30 Jahre ja auch 30 Jahre Erfahrung, ein ungeheures praktisches Wissen, was wahrscheinlich dann einfach auch so Bauchgefühl sich dann insgesamt ausgebildet hat. In welchen Bereichen, würdest du denn sagen, kannst du auch heute immer noch etwas lernen? Eigentlich

[00:03:51] **Andy Frötscher:** in allen Bereichen. Es ist so, dass sich ja zum Beispiel die Gleitschirme komplett verändert haben. Es hat sich ja sehr, sehr viel in der Entwicklung getan. Früher waren das mehr oder weniger Gleitflüge, die wir gemacht haben. Da musste schon mal richtig gutes Wetter sein, dass wir ein bisschen Höhe machen konnten und wegfliegen. Und das ist heute ganz etwas anderes. Die Gleitschirmfliegen heute viel weiter als vor 30 Jahren die, sagen wir mal, die Schulungsdrachen. Und da hat sich sehr viel getan in der Technik. Aber auch was das Wetter betrifft, das hat sich ja auch verändert. Das ist nicht gleich, wie es früher war. Auch da lerne ich viel dazu. Neue Fluggebiete, auch die Technik durch das Internet, durch das GPS, die Varios, es ist alles anders.

[00:04:44] Und da tut sich immer was und da kann man immer was dazulernen. Und was ich auch ganz spannend finde, was früher nicht so war, das ist, dass ich mich sehr viel um die Flugpsychologie auch mir da Gedanken mache und versuche da dazuzulernen.

[00:05:00] **Lucian Haas:** Was war denn so dein letztes Erkenntnishighlight, bei dem du gedacht hast, oh, hätte ich das doch nur schon früher gewusst?

[00:05:10] **Andy Frötscher:** Oh, das ist schwierig zu sagen, weiß ich jetzt nicht.

[00:05:16] Da fällt mir jetzt so gar nichts ein. Na gut,

[00:05:20] **Lucian Haas:** vielleicht kommt der später nochmal her. Ja. Gibt es denn irgendwelche Bereiche, jetzt 30 Jahre Flugkarriere, irgendwas, wo du sagst, hey, in dem, da war ich auch fast sowas wie ein Trendsetter?

[00:05:32] **Andy Frötscher:** Ja, auf jeden Fall ist es das Hike and Fly. Alles, was heute mit Hike and Fly zu tun hat, die leichten Ausrüstungen und so weiter. Ich glaube, dass wir, nicht nur ich, sondern all jene, die damals bei den X-Alps teilgenommen haben, bei den Ersten, dass die da schon so einen Trend gesetzt haben. Das gab es damals ja noch nicht. Es gab keine leichten Schirme, es gab keine leichte Ausrüstung. Es gab einzelne Dinge, aber es war nicht wirklich marktreif. Und da, glaube ich, haben wir schon einen Trend gesetzt. Und ja, das finde ich auch heute eine absolut coole Sache. Wie

[00:06:17] **Lucian Haas:** häufig hast du an den Red Bull X-Alps selbst teilgenommen?

[00:06:20] **Andy Frötscher:** Ich war sechs Mal dabei, im Zeitraum von 2003 bis 2013, zehn Jahre lang. Warum hast du dann damit

[00:06:27] **Lucian Haas:** aufgehört? Du könntest ja auch sowas sein wie Toma Cocone und sagst so, der Mr. X-Alps aus Südtirol wäre dann halt Andy Frötscher. Warum hast du aufgehört?

[00:06:38] **Andy Frötscher:** Wäre ganz cool, aber ich hatte damals, also beruflich war es bei mir so, dass ich keine fixe Arbeitsstelle hatte, sondern immer eine Jahresstelle. Die sich dann immer wieder erneuert hat zwar. Und um eine fixe Stelle zu bekommen, musste ich eine Zusatzausbildung, so eine Qualifikation für ein Jahr an der Uni in Brixen machen. Und das fiel dann genau in das Jahr, wo auch die X-Alps stattgefunden haben. Und dann konnte ich nicht. Also da war Anwesenheitspflicht und da ging es einfach nicht, dass ich teilnehmen konnte. Und ich habe dann halt gesehen, wenn man einmal draußen ist, aus diesem Hamsterrad, dann erkennt man erst, wie groß der Aufwand ist, den man betreibt, um bei diesem Wettbewerb eigentlich teilnehmen zu können.

[00:07:29] Solange man da drinnen ist, da merkt man das. Oder ich habe es nicht so gemerkt. Vielleicht auch deshalb, weil ich von Anfang an dabei war und weil ich diesen Wandel, dass das Ganze viel professioneller wurde, mitgemacht habe und deshalb das nicht so auffallend war. Aber ja, das war der Grund. Und dann nochmal zwei Jahre später, also vier Jahre nach 2013, war ich dann einfach vom Kopf her nicht so, dass ich gesagt habe, ich würde jetzt nochmal mitmachen.

[00:08:03] Diese ganze Zeit der Vorbereitung war dann nicht mehr so, dass ich das unbedingt machen wollte. Du hast gesagt

[00:08:10] **Lucian Haas:** Hamsterrad. Warum Hamsterrad?

[00:08:13] **Andy Frötscher:** Ja, es ist ein Hamsterrad, weil man eigentlich, also man freut sich total auf die X-Alps, man bereitet sich vor, man kommt dann zum Wettbewerb. Der Wettbewerb ist immer mit Höhen und Tiefen verbunden. Und je länger das Rennen dann dauert, bis zum Ende hingeht, dann denkt man immer, was mache ich da, was mache ich da, was mache ich da, das mache ich nicht mehr. Weil es einfach riesige Strapazen sind. Natürlich auch ganz, ganz tolle Momente. Aber es ist auch sehr, sehr anstrengend. Und gegen Ende hin sagt man dann, okay, das mache ich nicht mehr. Also das ist einfach Blödsinn, was du da machst. Viel zu viel Aufwand, Anstrengung, nein, mache ich nicht mehr. Und kaum ist das Rennen zu Ende, dann setzt man sich hin, irgendwo, wo die Zeit abgelaufen ist.

[00:08:58] Ich bin ja leider nie ins Ziel gekommen nach Monaco, was ja immer mein großer Traum war. Dann setzt man sich da hin und dann dauert das vielleicht fünf Minuten. Und danach denkt man schon wieder nach, was könnte ich das nächste Mal besser machen. Und ja, man fährt nach Hause. Und hat einfach immer diesen Gedanken im Kopf, was kann ich verändern? Was sollte ich anders machen? Wo habe ich einen Fehler gemacht? Oder einfach, was war nicht so gut? Und man fängt schon wieder an, die nächsten X-Alps zu planen. Und deswegen sage ich Hamsterrad, weil man aus dem eigentlich dann gar nicht mehr rauskommt. Vielleicht, wenn man das nur einmal macht, ist es nochmal was anderes, als wenn man eben länger dabei ist. Dann denkt man direkt nach, ja, nächstes Mal das, das, das.

[00:09:44] Es dauert vielleicht zwei Wochen, dass man sich erholt zu Hause. Und dann geht es mit dem Training schon wieder los. Und man hat eigentlich dann schon wieder die nächsten X-Alps

[00:09:54] **Lucian Haas:** im Blick. Das klingt ja fast so ein bisschen wie so eine Sucht. Also warum haben die X-Alps ein Suchtpotenzial? Ich

[00:10:01] **Andy Frötscher:** weiß nicht, ob es für alle ein Suchtpotenzial ist. Ich bin vielleicht jemand, der den Wettkampf liebt in allen Bereichen. Ich habe mit vier Jahren mit dem Skifahren angefangen. Und bin dann mit sieben Jahren immer wettkampfmäßig Ski gefahren. Hier in Südtirol, die Rennen, Landesmeisterschaft und so weiter. Und dann musste ich mit dem Skifahren aufhören, weil es einfach schulisch nicht mehr ging. Dann habe ich mal ganz kurze Zeit Fußball gespielt. Das war nicht so mein Sport. Dann habe ich aber mit dem Radfahren angefangen. Damals Rennrad, gab es nur Rennrad in der Zeit. Mountainbike kannte man noch nicht. Und auch da habe ich sehr schnell mit dem Wettkampfsport wieder angefangen. Und ich habe das auch da wieder auf einem sehr hohen Niveau betrieben.

[00:10:52] Und auch da war aber dann wieder dieser Bruch recht schnell. Ich hatte keine Zeit mehr für das intensive Training. Und habe gesehen, andere sind einfach besser als ich. Aber bedingt dadurch, dass ich nicht so viel trainieren kann. Dann habe ich gesagt, dann mache ich das nicht mehr. Und dann habe ich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen. Und auch da habe ich ziemlich schnell den Weg in die Wettkampfszene gefunden.

[00:11:18] Und auch da einfach immer wieder etwas dazuzulernen. Nicht einmal etwas machen und dann aufhören. Sondern die Erfahrung, die ich gemacht habe, dann einfach umsetzen für das nächste Mal. Und das vielleicht besser machen. Und das war eigentlich für mich immer so ein bisschen der Antrieb, dass ich das gemacht habe. Und weil es halt so war, dass ich das gemacht habe. Weil es halt etwas Besonderes ist für mich. Es ist nicht das Wettkampffliegen, wie es normal ist. Wo man zum Wettkampf hinfährt und rumsitzt und wartet. Und dann wird die Strecke vorgegeben und so weiter. Sondern man startet einfach und macht sein Ding. Und das macht mir richtig viel Spaß. Und deshalb habe ich ja eigentlich die X-Alps immer geliebt.

[00:12:02] **Lucian Haas:** Wenn dieser Podcast rauskommt, da startet gerade wieder das nächste X-Alps-Rennen. Ich habe dich vor zwei Jahren mal am Grubigstein getroffen. Da haben wir uns ein bisschen unterhalten. Da hatte ich dich schon gefragt, ob du vielleicht irgendwo mal für einen Podcast bereitstehst. Da hast du ja gesagt. Das ist dann ein bisschen hingegangen in dem Gespräch damals. Da sprachen wir auch über die X-Alps. Und du hast gesagt, ja, in zwei Jahren, da ist ja dann das 20-Jährige. Also 2003 war das erste. 2023 ist dann 20 Jahre später. Und da, das könnte dich vielleicht doch auch reizen, da wieder mitzumachen. Als dann die Nominierung war, habe ich darauf gewartet. Ja, wann scheint jetzt der Name Andi Frötz? Weil ich immer gedacht habe, hey, mit dem will ich einen Podcast machen, wenn der sagt, dann 20 Jahre später starte ich dann doch noch mal.

[00:12:50] Dann warst du aber gar nicht dabei. Hättest du nicht doch gerne mitgemacht? Also wie stark hat dich das gereizt? Und warum hast du dich nicht darauf beworben? Oder hast du vielleicht und bist nur nicht genommen worden? Ich weiß es gar nicht. Bist du enttäuscht, dass ich nicht dabei

[00:13:01] **Andy Frötscher:** bin? Ein bisschen vielleicht.

[00:13:05] Nein, ich hätte schon sehr gerne mitgemacht. Und wie ich zu dir auch gesagt habe, also diese Idee hatte ich schon mal. Aber es hat sich privat in meinem Leben ein bisschen was verändert. Und für mich gab es einen Plan, den ich dann hätte umsetzen müssen. Und das war für mich ganz klar, dass ich nicht in der Schule, also ich bin Lehrer an einer Oberschule, und dass ich da ganz normal arbeiten kann. Weil die X-Alps starten immer zu Schulende, beziehungsweise in diesem Jahr sogar ein bisschen vor Schulende. Und das war immer der absolute Stress für mich, weil ich in den letzten Schultagen ja auch zu tun hatte mit Notenkonferenzen und so weiter. Und dann eigentlich zum blödesten Zeitpunkt vom Training und von der Vorbereitung her zu den X-Alps musste.

[00:13:53] Und da habe ich mir gesagt, wenn ich nochmal teilnehme, dann möchte ich ein Sabbatjahr einlegen, um mich dann auch wirklich gut vorbereiten zu können. Ich bin ja auch nicht mehr der Jüngste. Das kommt ja auch dazu. Man erholt sich da nicht mehr ganz so schnell. Und man muss sich halt anders vorbereiten. Und das wäre so mein Plan gewesen. Aber das ging sich dann einfach nicht aus. War nicht möglich. Und deshalb habe ich mich auch gar nicht beworben, weil das dann keinen Sinn machen würde, da teilzunehmen. Nicht gut vorbereitet in das Rennen zu gehen.

Das wäre nicht sinnvoll gewesen. Aber mich hat dann Lukas Hofer angerufen. Und der wäre ja als Team Italien 4 dabei gewesen.

[00:14:40] Und der hat mir dann ein tolles Angebot gemacht, weil er gesagt hat, er würde gerne teilnehmen. Und ich könnte vielleicht als Supporter bei ihm dabei sein, wenn ich Lust hätte. Und das wäre schon spannend gewesen.

[00:14:51] **Lucian Haas:** Das heißt, das hättest du zeitlich hinbekommen. Das ist nicht so viel in der Vorbereitung, dass man da machen muss, sondern eigentlich nur dann beim Rennen wirklich präsent sein. Der Lukas hat sich verletzt, beziehungsweise er hatte eine OP am Knie oder sowas und kann jetzt nicht teilnehmen. War das eine große Enttäuschung für dich? Ja,

[00:15:10] **Andy Frötscher:** das war schon eine große Enttäuschung. Natürlich war die Enttäuschung sicher für ihn viel größer als für mich. Mich hätte es wahnsinnig gereizt. Und es hätte mir total Spaß gemacht, auch das Ganze mal aus einer anderen Perspektive zu machen. Wäre auch cool gewesen, nach 20 Jahren, nach zehnmal oder sechsmal, ich sage es nach zehn Jahren, da dabei als Athlet, mal als Supporter dabei zu sein. Ja, aber es ist einfach so. Es hat sich ja beim Lukas schon die ganze Wintersaison im Biathlon ein bisschen durchgezogen, dass das einfach nicht lief mit seiner Verletzung. Und ja, ich habe halt auch gesehen, es wird nicht wirklich besser. Er hat zwar immer versucht, sich an den Strohalm zu klammern,

[00:16:02] aber irgendwann habe ich auch gesehen, das wird halt einfach schwierig. Auch für ihn, obwohl er ja super fit ist. Aber ja, die Zeit wurde einfach knapp. Und er hat es wirklich hinausgezögert und alles noch versucht. Und eben, wie du gesagt hast, nochmal eine OP. Und dann hat er sich aber nochmal verletzt. Und dann hat er mit seinem Arzt und mit dem Physiotherapeuten entschieden, dass es nicht geht.

[00:16:27] **Lucian Haas:** Was würdest du sagen, ist das Reizvolle eines Supporters bei den X-Alps an dieser Aufgabe?

[00:16:33] **Andy Frötscher:** Ja, das kommt immer ein bisschen darauf an, was der Job des Supporters ist. Mein Job wäre ganz klar die fliegerische Seite gewesen und die Taktik. Das heißt also, ich wäre jetzt nicht unbedingt zuständig gewesen, mit dem Auto durch die Gegend zu fahren und zu kochen. Da wäre jemand anderes zuständig gewesen. Für mich wäre es wirklich ums Fliegen, um die Taktik, einfach um diese Dinge gegangen. Und das ist etwas, was mir wahnsinnig Spaß macht, was ich ja auch so, wie soll ich sagen, nebenberuflich im Sommer ein bisschen mache, dass ich mit Leuten unterwegs bin. Und das wäre dann halt nochmal ein ganz anderes Niveau, ein ganz anderer Level, auf dem ich so etwas machen hätte können.

[00:17:21] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt nicht teilnimmst, weder als Pilot noch als Supporter, bist du dann trotzdem in einem X-Alps-Fieber? Also ist das so etwas, dass du dann sagst, ich hänge dann wirklich immer vor dem Live-Tracking? Oder fährst du vielleicht sogar irgendwo an die Strecke ran, um zu sagen, da, ich will was von dieser Stimmung einfach mitbekommen?

[00:17:38] **Andy Frötscher:** Ja, das werde ich auf jeden Fall. Also ich bin auf jeden Fall beim Start dabei in Kitzbühel. Und dann muss ich aber ein bisschen arbeiten. Sonst hätte ich Freie gehabt in der Zeit, wo die X-Alps stattfinden. Und so mache ich das natürlich nicht. Aber ich werde schauen, wenn es geht, an die Strecke, an der Strecke zu sein, ein paar Leute zu besuchen, am Live-Tracking werde ich mir das auch anschauen, weil ich mir vorgenommen habe, dass ich das Ganze auch aus meiner Sicht als Supporter einmal anschau, was hätte ich entschieden, was der Luki machen könnte oder was irgendein Athlet machen könnte. Einfach so meine Entscheidungen zu treffen und dann zu schauen, was der Athlet macht oder was er nicht macht, wie es vielleicht da gegangen wäre, wo ich jetzt hingeflogen wäre oder so.

[00:18:31] Einfach, dass ich das ein bisschen anschau, dass ich das analysieren kann. Das habe ich mir vorgenommen und deshalb werde ich da schon dabei sein. Und zum Ziel möchte ich auch wieder hinfahren nach Zal am See und da auch nochmal die Stimmung ein bisschen aufnehmen nach 20 Jahren.

[00:18:48] **Lucian Haas:** Nun kann man ja heutzutage mit dem Live-Tracking auf der einen Seite gefühlt sehr nah da dran sein. Du siehst da richtig teilweise, wie die ihre Kreise ziehen und sowas. Auf der anderen Seite kriegt man nichts mit, wie ist denn das Wetter. Du kannst zwar vielleicht eine Webcam angucken und siehst ungefähr ein Wolkenbild, aber so richtiges Gefühl kriegt man da nicht für. Wie ist das für dich, wenn du das als Athlet so im Live-Tracking

verfolgst? Fehlt dir dann da was oder sagst du, ah, ich kann mir das schon viel besser vorstellen, als es wahrscheinlich so ein Otto-Normal-Pilot, der nie dabei war, der kann das gar nicht so übertragen. Also, dass du quasi ein, wie so ein Zusatzbild zu dem Live-Tracking für dich selber machst, weil du sagst, ich habe diese Erfahrung, aus dem ich dieses Bild dann im Grunde generieren kann.

[00:19:29] **Andy Frötscher:** Ja, ich glaube schon, dass das etwas anderes ist. Ich weiß halt, dass Entscheidungen, die ein Athlet trifft, nicht immer die sind, die derjenige treffen würde, der zu Hause zuschaut. Diese Entscheidungen, die haben schon immer einen Grund. Ich weiß auch aus meiner Zeit noch, dass viele geschrieben haben in den Kommentaren oder auch danach in den Gesprächen gesagt haben, ja, und warum bist du da oben so lange gesessen und warum bist du nicht losgestartet und so weiter. Und das war halt oft so, weil ich Rückenwind hatte. Aber wie du richtig sagst, das sieht man halt von außen nicht. Und ich glaube, da kann ich die Athleten viel besser verstehen. Da weiß ich schon, okay, wenn das jetzt zum Starten ginge, dann würde der da fliegen.

[00:20:18] Aber irgendwas muss sein, dass er nicht fliegen kann oder dass er zum Landen geht und all diese Dinge. Da hängt ja sehr vieles zusammen. Also auch die körperliche Anstrengung, wie man körperlich bei sich ist, wie man zusammen ist. Man kann auch mal krank werden während des Rennens. Das ist mir auch passiert. Ich habe mich verkühlt und ich hatte Fieber und war dann eigentlich kurz vor dem Aufgeben, weil ich halt gesagt habe, also ich musste da über den Großglockner drüber, über die Großglockner Hochatemstraße. Es hat oben geschneit. Es war kalt und ich habe gesagt, Robert, wie soll ich da jetzt drüber kommen? Ich habe Fieber, ich habe Schüttelfrost. Das macht einfach keinen Sinn. Und diese Dinge, die kriegt halt der Zuschauer zu Hause nicht mit.

[00:21:04] Und ja, das kann ich halt ein bisschen besser so nachvollziehen. Okay, das wird den Grund haben, warum der sowas entscheidet.

[00:21:12] **Lucian Haas:** Die erste Ausgabe der X-Alps ist ja gewissermaßen legendär. Erzähl mal ein bisschen davon, wie es damals so war. Also was war damals so viel anders, als es heute ist bei den X-Alps? Die Leute sehen ja nur das, was heute so gemacht wird. Wie war X-Alps vor 20 Jahren?

[00:21:29] **Andy Frötscher:** Ja, X-Alps vor 20 Jahren war ein Abenteuer, ganz einfach. Man kann sich ja kaum vorstellen, dass wir damals kein Internet hatten. Wir hatten kaum Wetterinformationen. Unser Wetter gab es täglich in drei Seiten SMS. Das kennen heute auch nicht mehr alle.

[00:21:50] Textnachricht, Wetter vom Dachstein bis nach Monaco. Und da war eigentlich alles drinnen. Also von Superthermik über Regen bis Thunderstorms war alles. Und wir hatten unterwegs jetzt nicht immer so die Möglichkeit, zu schauen, wie wird das Wetter. Damals hat man halt noch sehr viel im Fernseher. Einfach die Wettersvorhersage am Abend geschaut. Hatten wir ja nicht. Und da sind wir oft einfach morgens auf den Berg gegangen. Und dann wurden wir halt überrascht von Rückenwind oder irgendwas. Das war eines. Das andere war schon einmal die Einstellung, die wir hatten. Also ich, ich muss da auch immer für mich reden, weil es gab schon ein paar andere, die das anders gesehen haben.

[00:22:36] Für mich war es so, dass das eine Flugveranstaltung war und kein Wanderwettbewerb. Ich habe mich körperlich nicht speziell darauf vorbereitet. Ich hatte immer schon gute Kondition, weil ich halt aus dem Ausdauersport vom Radfahren kam. Aber für mich war das Fliegen, der Start bei den ersten X-Alps war auch nicht an einem bestimmten Tag fixiert, so wie das heute ist, sondern der Start wurde einfach innerhalb einer Woche gemacht. Und zwar, wenn gutes Flugwetter vorhergesagt ist. Das war auch die Einstellung der Organisatoren. Und wir saßen dann in der Ramsau am Dachstein und haben gesehen, das Wetter wird gar nicht so gut. Wie startet man jetzt?

[00:23:21] Und dann gab es halt ein kleines Flugfenster und da wurde dann gestartet. Wir sind dann aber auch nicht mit dieser Idee losgeflogen, dass man dann einfach landet und sofort zu Fuß losgeht, sondern ja, dann landet man und dann bleibt man da. Und wenn es nächstes Mal gutes Wetter gibt, dann fliegt man weiter. Und ja, das war dann halt nicht so. Und wir mussten halt zu Fuß gehen. Und für mich war es auch so, dass ich ja, mich kannte kein Mensch. Ich war der kleine Andi aus dem Südtirol, der da plötzlich, mit dem Weltmeister Kaspar Hänni am Start stand und den Hannes Arich da getroffen hat. Der Renndirektor war damals der Steve Cooks. Seines Zeichens auch Weltmeister. Dann war Will Gett dabei.

[00:24:07] Das war der Weltrekordhalter im Streckenfliegen. Also alles Leute, die ich aus den Zeitschriften kannte. Und plötzlich stand ich mit denen da. Es war schon etwas sehr Spezielles. Aber wie gesagt, wir waren Abenteurer. Wir hatten Landkarten. Heute hat keiner mehr eine Landkarte in der Hand. Heute haben alle die Landkarten am Handy. Und wenn wir halt weit geflogen sind und keine Landkarte von dem neuen Gebiet hatten, dann mussten wir schauen, wie wir da irgendwie

[00:24:36] **Lucian Haas:** zurecht kamen. Bist du da auch in den Laden eingelaufen und hast gesagt, ich brauche eine Topokarte hier von der Gegend? Oder wie ging das dann? Ja, wurde auch gemacht.

[00:24:45] **Andy Frötscher:** Oder wir haben gefragt einfach die Leute, wo kann man jetzt langlaufen? Die haben das überhaupt nicht verstanden, was wir da machen. Aber ja, entweder man hat sich eine Landkarte schnell besorgt oder man hat den Supporter angerufen. Mir ist es passiert, dass ich in der Luft war und ich habe mir die Strecke angeschaut. Ich habe ein fotografisches Gedächtnis und wusste, da müssen vier Täler weggehen. Von einem komme ich und dann sind nochmal drei. Und plötzlich waren aber fünf Täler da. Ich habe mir gedacht, das kann jetzt jetzt sein. Die Österreicher können ja nicht einfach einen Tal dazu gebaut haben oder so. Ja, und dann muss ich erstmal den Florian anrufen und fragen und sagen, schau, ich bin da und da und mir fehlt ein Tal und wo muss ich hinfliegen? Ja, das war schon sehr abenteuerlich, das Ganze.

[00:25:32] Was hast du damals als Ausrüstung gehabt?

[00:25:35] **Lucian Haas:** 20 Kilo auf dem Rücken, ja. Das war die Grundausrüstung. Das war aber schon ein Liegegurtzeug, oder war das noch ein ganz normales, offenes Gurtzeug, mit dem man damals geflogen ist?

[00:25:44] **Andy Frötscher:** Nein, das war damals eines der ersten Liegegurtzeuge, wirklich Liege, Liege. Heute sind das ja eigentlich verkleidete Sitzgurtzeuge. Damals war das ein richtiges Liegegurtzeug, aber ich glaube, das Gurtzeug hat nur ohne Rettung, glaube ich, hat das acht Kilo gewogen. Das war ein Panzer mit Protektoren, also Schaumprotektor, dann nochmal ein Plexiglas drinnen, so eine Plexiglasplatte und ja, es war halt alles super schwer, auch mein Schirm. Es war ein AWACS von Gradient. Es war kein leichtes Tuch, der war auch schwer und die Rucksäcke, mit sowas geht heute keiner mehr irgendwo hin. Die hingen ja runter bis zu den Kniekehlen.

[00:26:29] Das war schon ein bisschen eine andere Zeit,

[00:26:33] **Lucian Haas:** ja. Hattet ihr denn damals auch, gerade weil man nicht so Kontakt mit den Supportern hatte, das Live-Tracking gab es ja in der Form noch gar nicht so und sowas, hattest du dann auch beispielsweise einen Biwaksack, einen Schlafsack oder irgendwas dabei, falls du da irgendwo im Nowhere, hoch oben in dem alpinen Bereich irgendwo runter gehst und sagst, na gut, da muss ich hier halt irgendwie überleben können? Nein, das war

[00:26:56] **Andy Frötscher:** eigentlich für uns nie so der Gedanke, dass wir irgendwo oben landen und oben bleiben, sondern es war eigentlich immer der Gedanke, dass wir im Tal landen. Dieses oben einlanden und dann eventuell mal auch irgendwo oben schlafen, oben bleiben, das kam erst später. Da hat man erst gesehen, ja okay, immer ins Tal fliegen bringt eigentlich nicht so viel. Das war einfach bei uns was anderes. Wir waren auch von den Autos her jetzt nicht so gut ausgestattet, dass man in den Autos dann immer geschlafen hätte oder so. Wir haben eigentlich in Pensionen geschlafen. Wir sind immer abends dann noch bis zum nächsten Dorf gelaufen oder ich bin bis zum nächsten Dorf gelaufen und habe da dann in einer Pension geschlafen, die da Florian vorher organisiert hat.

[00:27:44] Das war halt mehr unsere, unsere Philosophie von dem Ganzen, wo ich dann aber gesehen habe, ja das war nicht ganz das Ideale.

[00:27:52] **Lucian Haas:** Mit 20 Kilo auf dem Rücken, was war denn so die größte Strecke, die du damit mal gelaufen bist?

[00:28:00] **Andy Frötscher:** Mit den 20 Kilo? 2003 kann ich mich gar nicht so genau an die Kilometer erinnern. Ich weiß noch, dass ich in St. Johann in Pongau am ersten Tag gelandet bin und ich bin dann bis Zell am See gelaufen und da war ich schon kaputt. Also das war schon eine Katastrophe. Aber 2003 bin ich auch nicht sehr viel gelaufen, weil ich halt nicht entsprechend körperlich vorbereitet gewesen bin. Also große Strecken waren das damals eher nicht. Ich habe einen sehr weiten Flug geschafft, das schon, weil ich halt einfach aufs Fliegen gesetzt habe. Ich weiß nicht genau, war es

der weiteste von damals, den ich gemacht habe, aber sicherlich einer der weitesten. Und ich habe es aber auch geschafft, minus ein Kilometer zu machen.

[00:28:48] Minus eins? Ja, minus eins. Wie schafft

[00:28:53] **Lucian Haas:** man minus ein Kilometer zu fliegen oder zu laufen?

[00:28:57] **Andy Frötscher:** Ja, ich bin in DeSantis morgens hochgegangen zum Startplatz. Also immer offizielle Startplätze, weil das auch nicht so war. Man geht halt irgendwo auf eine Alm und eine Wiese und startet da. Und unten in DeSantis haben sie gesagt, ja, geh morgen auf den Startplatz hoch. Und dann fliegst du von da an. Dann bin ich raufgelaufen und es war Rückenwind und Rückenwind und Rückenwind. Und irgendwann am Nachmittag, nicht ganz später, früher Nachmittag ging es dann zum Starten. Ich bin rausgestartet und bin jämmerlich abgesoffen. Und ich hatte damals auch noch nicht diesen Gedanken, ja, ich fliege einfach weiter, soweit es geht, und gehe dann irgendwo hoch und fliege dann wieder weiter. Und ich habe gesucht und gesucht.

[00:29:42] Es gibt es ja nicht, dass ich da jetzt keine Thermik finde. Und bin dann direkt unten an der Talstation wieder eingelandet. Hatte natürlich einen Riesenhals, war total verärgert. Florian kam und ich habe gesagt, leck mich am Arsch, ich gehe jetzt nochmal hoch. Das kann nicht sein, dass ich da nicht wegkomme. Und bin dann nochmal zu diesem Startplatz hochgelaufen. Das war dann aber schon relativ spät. Und der Wind war da zwar gut, aber eher stark. Da kam halt schon der Talwind über den Oberalppass drüber. Und ich bin rausgestartet. Das war halt nur Wind, Wind, Wind, Wind, Wind. Und ich bin dann zum Teil rückwärts geflogen und bin dann einen Kilometer hinter der Talstation eingelandet. Ja, und dann war ich so grantig und habe gesagt, heute mache ich gar nichts mehr.

[00:30:27] Ich bin zweimal zum Startplatz hochgelaufen, bringt ja nichts mehr und wir schlafen jetzt einfach da. Und dann haben wir halt einen Kilometer hinter der Übernachtung des Vortages geschlafen. Ja, und dann ging es am nächsten Tag weiter. Aber da bin ich dann halt sehr viel zu Fuß gelaufen, weil das Wetter schlechter war.

[00:30:45] **Lucian Haas:** Sechsmal hast du bei den X-Alps teilgenommen, hast du ja gesagt. Teilnahme heißt ja eigentlich auch, man muss viel Zeit investieren, aber auch einiges an Geld investieren. Hast du so einen Überblick, was du für deine sechs X-Alps-Teilnahmen eigentlich selber in die Hand genommen hast dafür, finanziell?

[00:31:05] Nein,

[00:31:06] **Andy Frötscher:** ich hatte für das Rennen immer ein paar Sponsoren. Und die Zeit in der Vorbereitung, die habe ich ja eigentlich nie als finanzielle Investition gerechnet. Natürlich musst du ja auch Turnschuhe kaufen, essen, was weiß ich. Aber das müsste ich ja sonst auch. Ich würde ja sonst auch Sport machen. Und bei den X-Alps bin ich meistens so auf null ausgegangen. Also ich glaube einmal sind uns 1000 Euro geblieben. Dann war es wieder mal ein Jahr, wo ich 1000 Euro draufgelegt habe. Aber ungefähr war es immer so ein Nullsummenspiel. Und ja, das hat eigentlich immer gepasst. Also für mich war das einfach eine Sache, wo ich gesagt habe, wenn ich nicht wirklich viel draufzahle, verdienen will ich nichts.

[00:31:57] Wenn ich dabei bin, macht das Spaß. Und das ist das Wichtigste.

[00:32:01] **Lucian Haas:** Nun bist du in Südtirol. Da sind die Alpen quasi vor der Haustür. Aber es gibt ja auch X-Alps-Teilnehmer, die aus Neuseeland kommen, aus Brasilien, aus sonst woher. Die müssen erstmal den Flug zahlen. Die müssen sich hier einen dicken Bus mieten. Also dick muss er nicht sein, aber irgendwie ein Auto mieten und sonst irgendwie was. Da kommen ja schnell ein paar Tausende zusammen. Ist das nicht ein bisschen ungerecht eigentlich?

[00:32:24] **Andy Frötscher:** Da habe ich ziemlich oft mit Hannes Aich drüber diskutiert. Und habe ihm da meine Meinung und meinen Standpunkt dargelegt. Ich finde es absolut ungerecht. Und ich habe es immer von der Organisation ein bisschen schade gefunden. Dass sie da nicht ein bisschen einen Ausgleich suchen. Ich habe immer gesagt, für mich ist es egal. Ich kann ins Auto einsteigen. Ich bin relativ schnell am Dachstein. Ich bin relativ schnell in Monaco. Aber ich weiß von Athleten. Einer aus Brasilien, der ist hergeflogen, hat sich hier mit dem Geld für den Rückflug ein Auto gekauft. Und hat die X-Alps mitgemacht. Danach das Auto nicht so verkaufen können, wie er das wollte. Und hatte dann kein Geld nach Hause zu fliegen.

[00:33:11] Das sind so Dinge, wo ich sage, das müsste eigentlich nicht sein. Da hätte sicher die Organisation das ein bisschen besser machen können. Sie hätten nicht alles bezahlen müssen für jene Leute, die von weiter weg herkommen. Aber vielleicht ihnen einfach helfen mit Sponsoring. Mit günstigen Sachen. Das wäre schon ganz gut gewesen. Hätte vielleicht die ganze Szene auch ein bisschen professioneller gemacht. Aber ist halt nicht und war halt nicht.

[00:33:43] **Lucian Haas:** Es ist ja so, dass die Piloten auch mit ihrer Leistung und teilweise eben auch mit ihrem Geld ja im Grunde auch eine Marketingmaschine mitfüttern. Wird das irgendwie diskutiert unter den Piloten? Also, dass man sagt, so wollen wir das? Oder ist es einfach so, wird das Stillschweigen akzeptiert? Das heißt, wenn man an diesem Red Bull, wie es schon heißt, X-Alps teilnehmen will, dann akzeptiert man das? Oder sagt man einfach, dass man Teil dieser Maschine dann wird?

[00:34:09] **Andy Frötscher:** Ja, man akzeptiert schon, dass man Teil dieser Maschinerie ist. Aber wir haben uns schon bei bestimmten Dingen auch gewehrt. Da waren natürlich nicht alle dabei. Aber einige haben da schon bestimmte Dinge nicht so ganz richtig empfunden. Und ja, gab es halt Diskussionen, Auseinandersetzungen, sage ich mal, so ein bisschen Grabenkämpfe. Aber wir haben immer versucht, dann das Ganze auch so zu lösen, dass es für alle okay ist. Aber ja, man kann natürlich nicht immer alles wollen. Die Organisatoren schauen, dass sie ihre Sache machen. Und die Athleten müssen halt schauen, dass sie auch ihre Sache machen. Das ist ganz wichtig, dass man sich da auch nicht verliert in irgendwelchen Streitereien oder so.

[00:35:00] Also, dass man sich schon auf das fokussiert, was man selber machen muss. Und dann muss man halt schauen für sich, das Beste daraus zu machen. Und das ist ja auch unterschiedlich. Der eine sagt, ich mache da einfach gerne mit. Und auch wenn ich da was drauflegen muss, ist das so. Und der andere sagt, ja, es ist halt schade, dass ich alles selber bezahlen muss. Oder wie du eben gesagt hast, für die Leute, die von weiter weg herkommen, ist das wirklich eine finanzielle Belastung. Aber das wissen sie auch vorher. Und ja, da müssen sie sich einfach vorher schon damit auseinandersetzen und schauen, wie sie das

[00:35:32] **Lucian Haas:** lösen. Von deinen ganzen X-Alps-Erlebnissen gibt es da irgendwie so ein Highlight, wo du sagst, das will ich auch später auf jeden Fall noch meinen Enkeln erzählen oder wem auch immer. Ich weiß nicht, ob du Enkel irgendwann haben wirst, aber wo man halt sagt, das möchte ich später auch noch wiedergeben. Das ist irgendwie eine Story, die hat sich in mein Leben reingebrennt.

[00:35:55] **Andy Frötscher:** Da gibt es so viele Storys. Wenn jemand bei meinen Vorträgen ist und mal zuhört, dann merkt er, eigentlich könnte ich ja nie aufhören, zu erzählen, weil das sind so viele eindrückliche Erlebnisse, die einem da bleiben. Das ist nicht eines. Und man kann auch nicht sagen, das ist das Tollste. Im Positiven wie im Negativen. Das ist eine ganze Menge. Und da könnte ich jetzt nichts herausheben. Sicherlich sind die Dinge, die so noch wenige Jahre zurückliegen, die so gegen Ende meiner X-Alps-Zeit passiert sind, die sind ein bisschen präsenter als die vom Anfang. Aber bei mir ist immer so, ich habe ganz vieles mit Bildern verknüpft. Und wenn ich dann Bilder sehe, dann fällt mir eigentlich immer alles wieder ein.

[00:36:40] Da war ich da und da war das und so. Ich könnte nicht sagen, was das Tollste ist. Von den Anfängen war es sicher, also 2003 war es sicher die Siegerehrung mit dem heutigen Fürsten von Monaco, mit Albert. Das war schon ein Highlight. Das war schon absolut cool, weil normalerweise treffen den nicht so viele Spuren. Das war schon ein Highlight. dass der Sportler, dass der vorbeikommt, einem die Hand schüttelt, auch Interesse hat. Er hat sich die Videos, die sie da schon zusammengeschnitten haben, angeschaut und er war schwer beeindruckt. Er ist ja selber auch Sportler. Er war ja Popfahrer bei Olympia und so. Und er weiß schon, was da dahinter steckt. Und das war schon so. Das war schon eines der Highlights, muss ich schon sagen.

[00:37:26] Aber es gab dann auch auf der Strecke ganz viele lustige Geschichten, wo ich mit den Japanern gekämpft habe. Da gibt es jede Menge Sachen, die ich da erzählen kann. Meinen Enkeln und jedem, der gerne

[00:37:41] **Lucian Haas:** zuhört. Du hast gerade gesagt, bei meinen Vorträgen, da kriegt man das ja auch so mit. Das heißt, du bist ja auch einer, der gerne sein Wissen weitergibt. Welche Themen liegen dir da besonders am Herzen?

[00:37:55] **Andy Frötscher:** Es geht eigentlich schon um einmal das Streckenfliegen. Und um das sichere Streckenfliegen. Ich bin jemand, der erkannt hat in meiner Zeit, dass man von anderen Leuten sehr viel lernen kann.

Früher war das nicht so. Früher wurde Wissen eher wenig preisgegeben. Jeder hat geschaut, dass er ja nicht dem anderen irgendwas erklärt. Und das ist heute halt anders. Und es geht sehr viel darum, dass man Wissen weitergibt, dass anderen hilft, dass sie nicht die schlechten Erfahrungen, die wir machen mussten, selbst machen müssen. Das, glaube ich, ist für mich eigentlich das Wichtigste.

[00:38:40] Dass man den Leuten wirklich sagen kann, pass auf, bei dem Wetter einfach nicht fliegen gehen, weil es lohnt sich nicht, es bringt nichts. Ich bin so einer, der eigentlich für die meisten Piloten gegen dieses Föhnfliegen ist. Das ja schon mittlerweile ein bisschen heruntergespielt wird. Föhn hat ja verschiedene Facetten und da kann man schon und da ist Föhn geschützt und so weiter. Aber ich sage immer, was bringt es einem, muss es sein. Und da kann man halt sehr vieles weitergeben. Aber auch bei der Routenplanung von den Strecken und so weiter. Also auch da können die Leute heute sehr viel profitieren von den erfahrenen Piloten. Und ein bisschen die psychologische Einstellung.

[00:39:27] Das ist für mich ja auch immer so ein Thema. Dass viele Leute nicht auf Strecke gehen, weil sie blockiert werden im Kopf von bestimmten Dingen. Und dass ich da halt ein bisschen helfe und selber auch für mich immer wieder was Neues ausprobieren. Schau, was könnte man machen, dass es mehr Spaß macht, dass es nicht eintönig wird. Aber auch, dass man motiviert ist, weiter zu fliegen und was

[00:39:52] **Lucian Haas:** zu machen. Mehr Spaß, nicht eintönig, hast du gesagt. Nun fliegst du 30 Jahre. Ist es dir manchmal schon auch bei 30 Jahren Gleitschirmfliegen auch mal eintönig geworden beim Fliegen?

[00:40:05] **Andy Frötscher:** Ja, nicht unbedingt. Ich bin nicht jemand, der zum Beispiel jedes Jahr 20 Mal das FAI-Dreieck an der Grenze fliegen muss.

[00:40:17] Da würde es mir langweilig und deshalb mache ich das nicht. Ich fliege dann lieber irgendwie eine Route oder eine Strecke, die noch nie jemand gemacht hat. Oder wenn das Wetter eigentlich gar nicht so gut ist, dann probiere ich was aus. Oder wenn jemand sagt, das geht überhaupt nicht, dann versuche ich das. Und das dauert dann auch meistens länger, bis man da wekommt und irgendwas erreicht. Das geht nicht mit einmal. Und das sind für mich so ein bisschen mehr die Herausforderungen und deshalb wird es nicht langweilig. Ich genieße aber auch mittlerweile diese ganz gemütlichen Flüge. Auch wenn es nur mal ein Gleitflug ist im Herbst, dann schaue ich mir die vielen Farben an. Die man da sieht und das Licht. Ich fotografiere sehr gerne in der Luft.

[00:41:02] Da wird mir eigentlich nicht langweilig, nein. Und ich könnte mich auch nicht erinnern, dass ich einmal gesagt hätte, das ist jetzt langweilig. Eigentlich nicht, nein.

[00:41:11] **Lucian Haas:** Warst du denn früher jemand, der so nach XC-Punkten geflogen ist bzw. danach getrachtet hat, ja, ich muss am Ende des Tages, will ich da als Tagessieger oder mit zumindest mehr Punkten als die anderen Clubmitglieder bei uns hier in Südtirol oder sowas dastehen. Also warst du auch da in dieser Hinsicht so ein kompetitiver Pilot und bist erst später einer geworden, der gesagt hat, ja, ich fliege halt meine Sonderroute vielleicht. Da weiß ich, ich habe meinen Spaß. Vielleicht sind die XC-Punkte am Ende gar nicht so wichtig oder sind gar nicht so viele, die da zusammenkommen. Aber du weißt, dass du einen tollen Flug geleistet hast für dich. Aber war das früher was anderes? Eigentlich nicht.

[00:41:52] **Andy Frötscher:** Weil ich, jetzt bin ich doch relativ lange Lehrer und viele sagen, ja, die Lehrer, die haben ja immer Zeit. Aber ich habe halt nicht dann Zeit, wenn das Wetter gut ist, sondern ich habe das Wochenende Zeit. Wenn jetzt am Mittwoch ein super guter Streckenflugtag ist, kann ich nicht fliegen gehen. Ich kann nicht in der Schule sagen, ich komme einfach nicht. Und da habe ich gesehen, dass ich vielleicht, wenn am Wochenende ein guter Flugtag ist, kann ich in dieser Tageswertung vorne sein. Ja, das schon, das ist auch ganz nett und schön. Und wenn es passiert, ist es okay. Aber ich habe in der Gesamtwertung nie eine Chance, weil andere einfach einen Tag frei nehmen können. Und das kann ich nicht. Und deshalb war das für mich eigentlich nie so der Punkt, wo ich gesagt habe, da möchte ich vorne dabei sein.

[00:42:39] Geht einfach nicht. Und wenn es nicht geht, dann brauche ich mich da auch nicht irgendwie drauf einlassen. Wie gesagt, Tageswertung mal vorne zu sein, das ist ganz nett. Aber das ist auch immer schwierig, weil man weiß ja nicht, was die anderen fliegen, wie weit die anderen fliegen. Das ist dann meistens auch immer so ein bisschen ein Zufallsprodukt. Die anderen fliegen auch gut, die fliegen auch weit. Und ja, ich habe da Respekt vor jedem, der noch weiter fliegt wie ich.

[00:43:09] **Lucian Haas:** In einem deiner Vorträge, du hast gleich mal einen Vortrag bei der Wassergruppe gehalten, den kann man auch als Video abrufen. Und da ist eine ganz schöne Sache, die du da erzählst hast. Da hast du gesagt, fürs Streckenfliegen, du gibst den Wegpunkten, wo du hinfliegst, den gibst du Frauennamen. Warum?

[00:43:29] **Andy Frötscher:** Ja, das ist mir mal eingefallen, weil meistens bei den Wettbewerben und einfach immer, wo irgendwo Wegpunkte sind, dann heißt es ja Turnpoint 1, Turnpoint 2, Turnpoint 5 und was weiß ich. Und das ist ja total langweilig, ist mir vorgekommen. Das motiviert ja gar nicht. Und man vertut sich auch, man verwechselt sich. Und dann haben wir in Levico beim Dolomiti Superfly mitgemacht, Robert, mein Kumpel und ich. Und ich habe zu Robert gesagt, du Robert, ich probiere mal was aus. Das mit diesen Turnpoints, das passt mir nicht. Ich gebe den Wegpunkten jetzt Frauennamen. Und dann sagt er, Andi, du spinnst jetzt komplett. Und ich sage, nein, nein, ich spinne nicht komplett, sondern ich glaube einfach, dass das lustig ist.

[00:44:14] Entweder wir nehmen einen Namen von jemandem, den wir da kennen, oder irgendeine Sportlerin, die ich toll finde, oder irgend sowas. Probieren wir einfach. Und dann sagt er, wenn du meinst, machen wir halt. Und in Veltri kenne ich dann die Martina Centa, die ja auch fliegt. Und dann war das so dieser Bezug. Wir fliegen zur Martina. Und deshalb war dieser erste Wendepunkt, das war die Martina. Und ja, das war dann ganz lustig zu sehen, wie man plötzlich eine ganz andere Motivation hatte, zu diesem Wendepunkt hinaufzufliegen. Allgemein. Weil es immer geheißt hat, ja, wie kommen wir da jetzt hin? Wenn wir da raufgehen und die Martina müssen wir schon heute besuchen, also morgen geht nicht und so.

[00:45:02] Im Gespräch war das echt ganz, ganz lustig und nicht irgendwie so immer nur dieser Turnpoint. Und auch in der Folge war das dann halt immer so, ja, hat eigentlich Spaß gemacht. Und ich habe gesehen, mich hat es motiviert. Dem Robert hat es Spaß gebracht. Er hat gelacht. Und ja, das war eigentlich ganz, ganz, für mich eigentlich eine ganz gute Erfahrung. Es muss nicht ein Frauennamen sein. Es können auch irgendwie, ich habe es damals auch gesagt, wenn die Leute sagen, ich möchte bis da und da hinfliegen, dann kann man sagen, dass man sich da eine Belohnung holt, ein Bier oder irgendwas oder Eis. Und mittlerweile ist zum Beispiel bei meinen Streckenflugwochen ganz oft die Eisdiele in Sand in Taufers einfach, ja, ich fliege zur Eisdiele, so.

[00:45:50] Und dann wissen wir, Wendepunkt Eisdiele oder Ziel Eisdiele, wissen wir halt, das ist Sand in Taufers. Und da freuen sich die Leute drauf, weil sie halt nicht sagen, ich fliege nach Sand in Taufers, sondern ich fliege in die Eisdiele und dann gibt es ein gutes Eis, wenn ich da hinkomme. Also das ist auch diese Belohnung. Und ja, so kann man halt ein bisschen so Spielereien machen. Für mich waren es halt damals diese Frauennamen, mit denen ich das einmal probiert habe.

[00:46:13] **Lucian Haas:** Wenn du sagst, so Streckenflugwochen machst du da, wie kann man, wenn man gleich so eine ganze Gruppe von Piloten hat, wie kann man denen gut was mitgeben dabei? Weil du hast ja vielleicht ganz unterschiedliche Niveaus von Leuten, die schon relativ gut Thermik und Strecke fliegen können, die ihre Erfahrung haben und vielleicht welche, die sagen, ja, die müsstest du am besten das Zentrieren noch erstmal richtig beibringen, dass es das geht. Wie kriegt man so eine Gruppe zusammen?

[00:46:40] **Andy Frötscher:** Ja, du hast recht. Also das Niveau wurde, wurde mit den Jahren sehr, sehr unterschiedlich. Wir hatten Leute dabei, die wirklich sehr langsam fliegen, die erst am Anfang der Streckenflüge sind und welche, die schon sehr gut geflogen sind. Das haben wir jetzt ein bisschen geteilt. Da haben wir geschaut, dass wir Piloten mit gleichem Niveau so ein bisschen zusammenbekommen. Und für mich ist einfach die Aufgabe, dass ich so gut es geht immer den Überblick behalte. Ich muss halt schauen, dass ich sehr viel zwischen den Leuten hin und her fliege, muss sehr schnell fliegen, und dann kann ich den Vordenen wieder sagen, sie können da hinfliegen, das und das und das machen und so weiter. Also wir haben schon immer eine Grundstrecke vorgegeben, wo wir gesagt haben, das und das wäre heute möglich, das können wir machen, damit wir dann auch wirklich alle auf der gleichen Linie ungefähr bleiben und nicht der eine links und der andere rechts fliegt, weil dann würde das nicht funktionieren.

[00:47:37] Und dann suche ich mir oft einmal die Strecken so aus, dass ich einen Schenkel habe, wo die Leute hinfliegen und wieder zurückfliegen, dann treffe ich sie auch wieder, dann können die Guten schon einmal vorausfliegen, haben dann irgendwo einen Wendepunkt und kommen wieder zurück. Und die, die weniger gut sind, die können dann, wenn die zurückkommen, einfach umdrehen und mit denen wieder ein Stück mitfliegen und so. Und wie

gesagt, ich muss halt dann einfach schauen, dass ich so eine gewisse Zeit bei den Schlechteren bin. Irgendwann, wenn ich dann sehe, es geht einfach gar nicht weiter, dann muss ich denen auch sagen, jetzt schau einfach selber, dass du noch weiterkommst. Es kommt auch auf die Zeit drauf an, die fliegen ja dann auch nicht ganz so lange. Oft einmal sage ich dann, ich glaube, es ist jetzt auch genug für dich, höre in dich rein, schaue, ob es noch geht.

[00:48:25] Und oft wollen sie dann auch selbst landen, wenn es bockig wird oder so. Wenn sie ins Tal rausfliegen und eventuell die Ohren anlegen, dann weiß ich, okay, jetzt kann ich den anderen hinterherbretern. Und es geht schon. Also ich sehe die Leute auch meistens und es ist nicht leicht, aber ich kriege es halbwegs

[00:48:46] **Lucian Haas:** gut zusammen, glaube ich. Das heißt, du fliegst hin und her, hast ein Funkgerät, funkst du dann mit den Leuten oder spiralst du zu denen runter und kreist dann mit denen rum und reißt die an und sagst, jetzt machen wir so und ein bisschen enger oder was auch immer?

[00:48:58] **Andy Frötscher:** Ja, genau. Also alles, je nachdem. Also wenn es jetzt eher schwierig ist, dann kreise ich oder spirale ich nicht immer runter, weil ich muss ja dann auch schauen, dass auch nicht ich absaue, sondern dann helfe ich vielleicht eher über Funk. Ich weiß schon, wo die Thermiken stehen und wo die Thermikquellen sind und dann kann ich die Leute schon ziemlich genau hinschicken und weiß dann auch, okay, jetzt müsste es gehen. Und dann geht es auch meistens. Oder ich fliege wirklich dann runter und helfe ihnen einkreisen und aufdrehen oder fliege dann auch mit ihnen einfach mal eine gewisse Strecke, eine gewisse Route, nehme mal eine Abkürzung, speziell mit denen, die ein bisschen schlechtere Schirme haben. Ich habe auch Leute dabei, die fliegen da mit A-Schirmen mit. Da waren wir vor zwei Jahren, waren wir mal mit dem Hauptkamm unterwegs auf über 4000 Meter,

[00:49:50] einfach mit dem A-Schirm. Also es ist auch da keine Grenze gesetzt, was ja viele Leute immer glauben. Man muss ja einen hochklassifizierten Schirm haben, um sowas zu machen und das ist absolut nicht der Fall. Aber mit solchen Leuten muss ich dann eher schauen, dass ich ein bisschen Abkürzungen finde, damit wir den Besseren hinterherkommen. Aber ja, ich muss da alle Register meines Könnens ziehen. Das macht dir dann aber auch wahrscheinlich richtig Spaß. Es macht mir total Spaß. Es ist aber auch sehr anstrengend. Also am Ende des Tages bin ich dann ganz schön kaputt, weil ich muss im Grunde genommen für acht Leute fliegen, also für sieben Teilnehmer und für mich.

[00:50:29] **Lucian Haas:** Und die alle im Blick behalten. Nutzt du auch heutzutage dann Technik dafür, dass du beispielsweise irgendwie so ein Live-Tracking hast und wo du sagst, da sehe ich meine Gruppe, habe ich irgendwie in einem Live-Tracking zusammen, und da kann ich drauf gucken und sehe, wer fliegt denn voraus und wer hängt hinterher? Oder ist das wirklich alles im Blick behalten, wirklich mit deinen Augen?

[00:50:49] **Andy Frötscher:** Ich versuche es immer im Blick zu behalten, wenn es geht. Wenn ich dann einmal wirklich gar nicht mehr weiß, wo die Leute sind, speziell so ein bisschen gegen Ende des Tages, dann schaue ich schon, wo die Leute umgehen. Da kann ich auch einmal ins Live-Tracking schauen. Aber es ist halt ganz oft, dass es nicht richtig funktioniert, dass es bei einem sich ausgeschaltet hat und der gar nicht merkt, dass es nicht läuft und so. Es funktioniert nicht immer perfekt. Ich versuche, wenn es geht, die Leute wirklich im Blick zu behalten und zu sehen, wo sie sind. Sie geben mir dann oft einmal auch einfach eine Rückmeldung. Ich mache jetzt diesen Talsprung und dann sehe ich sie aber auch gleich wieder. Dann weiß ich schon wieder, ah ja, da ist er. Und dann kann ich wieder weiterhelfen.

[00:51:31] **Lucian Haas:** In der Vorbereitung zu diesem Talk habe ich dich auch mal gefragt, über welches Thema du gerne der Community vielleicht mal was mitgeben würdest. Und du hast gesagt als Antwort, die Macht der positiven Gedanken im Flugsport. Was ist die Macht der positiven Gedanken und wie groß ist diese Macht?

[00:51:50] **Andy Frötscher:** Ja, ich glaube, dass das schon viel ausmacht. In jeder anderen Sportart sind ja Sportpsychologen, die da den Athleten weiterhelfen. Und im Gleitschirmsport wird in diesem Bereich eher wenig getan. Das ist aus meiner Sicht zu wenig. Vor allem Ängste wegzunehmen. Dass man einfach Spaß am Fliegen hat und nicht sich selber blockiert, weil man bestimmte Ängste hat. Oder wie eben gesagt, diese Ziele sich setzen. Wo möchte ich hinfliegen? Speziell mit diesem Wegfliegen, das Streckenfliegen. Die Leute fliegen nicht weg, weil sie immer ans Auto denken.

[00:52:39] Das ist halt diese Blockade. Das Auto steht da und wenn ich jetzt wegfliege, dann komme ich nicht mehr zum Auto. Und das ist für mich immer ganz spannend, wenn man die Geschichte dann umdreht. Wenn man zum Beispiel, was das Auto betrifft, nicht mit dem Auto zur Seilbahn und mit der Seilbahn zum Startplatz fährt und dann nicht wegfliegt, weil das Auto an der Seilbahn steht, sondern das Auto irgendwo stehen lässt und das Auto plötzlich zur Motivation wird. Weil ich will ja zum Auto kommen. Ich fahre morgens mit dem Auto da und dahin, lasse es stehen, fahre mit den Öffentlichen, Verkehrsmitteln bis zur Seilbahn, fahre mit der Seilbahn hoch und dann ist es eine Motivation, zum Auto zu kommen. Und so dreht man das Ganze um. Und so hat man plötzlich von dieser Bremse so einen positiven Gedanken.

[00:53:24] Oder sich zu belohnen, das ist auch etwas, was ich gelernt habe, dass ganz viele Leute, ich habe dir vorhin gesagt, ich habe von Maximilian den Podcast gerade vorhin gehört, dass ganz viele Leute, wenn es nicht so läuft und wenn sie zu, also ihrer Meinung nach, zu früh landen müssen, dann sind sie grantig und fluchen rum und tun und machen und schimpfen. Und ich bin da jemand, der mag das überhaupt nicht, weil das ist absolut negativ. Weil das allererste ist, dass man froh ist, gesund gelandet zu sein, weil das ist nicht selbstverständlich. Das habe ich auch erst lernen müssen. Früher war das für mich auch so, dass das ganz logisch war und dass ich grantig war, wenn ich abgesoffen bin. Heute ist das nicht mehr so. Heute weiß ich, es hätte auch schiefgehen können. Oder wäre ich nicht da abgesoffen?

[00:54:11] Vielleicht wäre es dann schiefgegangen. Das ist auch so ein Gedanke, den man mal haben kann, weil man weiß ja nicht, was gewesen wäre. Und dann einfach sagen, so, das ist gut gelaufen. Ich analysiere dann ganz kurz für mich, was habe ich falsch gemacht, dass ich da jetzt stehe und da diesen Talsprung oder was nicht geschafft habe. Das sind dann fünf Minuten. Die gebe ich mir. Da kann ich auch grantig sein mit mir selber. Aber danach ist auch gut. Und dann sage ich so, habe ich es gut gemacht? Ja, eigentlich schon. Das war jetzt schon. Also kann ich mich belohnen? Und dann gehe ich irgendein gutes Getränk trinken, das ich gerne mag, für mich als Belohnung ein Eis essen, so. Ich bin aber auch jemand, der sich bestraft, wenn ich weiß, das ist jetzt ganz schlecht gewesen. Dann sage ich auch, okay, heute gibt es kein Eis.

[00:54:57] Fertig. Und wenn du jetzt schwitzt, ist es wurscht. Das nächste Mal strengst du dich mehr an. Muss ich nicht ganz oft zum Glück machen, aber mache ich auch. Und das habe ich auch bei den X-Alps gelernt. Das habe ich auch gelernt, einfach diese positiven Gedanken zu haben. Und wenn es schlecht läuft, wenn man irgendwo landen muss, bei den X-Alps zum Beispiel, einfach sagen, so und jetzt, weil es nicht so gut gelaufen ist, weil du einen Fehler gemacht hast, läufst du den Berg umso schneller hoch. Und dann kann man das Negative in das Positive umdrehen. Und dann macht das auch Spaß, dann den Berg schnell hochzuflitzen und zu sagen, die hole ich schon noch und so. Da gibt es ganz viele Anknüpfungspunkte, die aus meiner Sicht schon ganz spannend sind.

[00:55:39] **Lucian Haas:** Hast du ein Beispiel, wo du mal besonders stark von positiven Gedanken wirklich profitiert hast? Wo du sagst, das habe ich eigentlich nur geschafft, weil ich diese positiven Gedanken dann hatte oder das entsprechend irgendwas Negatives ins Positive gedreht habe?

[00:55:55] **Andy Frötscher:** Sagen wir mal so, also die Euphorie ist ja auch was Positives. Und bei den X-Alps 2005, da lief es mir am ersten Tag richtig gut. Bin ich super gut weggekommen und bin dann zwar, wir sind damals auch am Dachstein gestartet und ich bin noch ungefähr bei Fieberbrunn, bin ich irgendwo gelandet am Abend und habe schon gemerkt so, das war jetzt richtig gut. Ich glaube, die anderen sind so hinter mir und es müsste eigentlich ganz gut gehen. Und dann habe ich gesehen, dass der Urs Frötscher noch in Talmitte über mir geflogen ist. Der hat da die umgekehrte Amik noch schön genutzt und ist bis nach Kitzbühel geflogen.

[00:56:43] Und ja, natürlich tut einem das im ersten Moment weh, aber dann habe ich mir gedacht, okay, der ist jetzt an mir vorbeigeflogen. Das ist eigentlich der Einzige, den ich gesehen habe. Das heißt, ich müsste eigentlich Zweiter sein. Dann habe ich Florian angerufen und die Jungs, die da noch dabei waren, schaut einmal nach. Na, du bist Zweiter. Und ja, obwohl er an mir vorbeigeflogen ist, war es für mich aber dann die Motivation, richtig Gas zu geben und zu schauen, ihn einzuholen. Und da habe ich halt die Tage danach profitiert, wobei ich heute weiß, dass es mich übermotiviert hat. Ich habe dann zu viel gemacht und habe dann am Ende, nach drei Tagen, hatte ich meinen Pulver verschossen und das war dann nicht gut. Aber ja, es hat mich motiviert, einfach vorne zu sein, auch den Urs vorbeifliegen zu sehen, zu

wissen, er ist vor mir, aber ich wollte ihn

[00:57:35] immer einholen. Und das war damals bei ihm, aber es war auch bei den letzten X-Alps, ich weiß nicht mehr, wie der Japaner hieß, aber der hat mich da an der Zugspitze überholt. Wir saßen im Nebel und er war eigentlich hinter uns und schon da langsamer und ist halt oben rausgestartet bei Sonnenschein. Und ich habe ihn lange nicht gesehen, aber er war für mich immer so die Motivation, ich will den einholen, ich will den einholen. Viele andere, die sagen, ja, das ist eh alles blöd und so weiter. Und für mich war es einfach die Motivation. Er hat mich überholt, schlechtes Erlebnis, aber den will ich wieder erwischen.

[00:58:13] **Lucian Haas:** Hast du denn diese Art des positiven Denkens, hast du dir das selbst beigebracht oder hast du mal irgendwie ein Mentaltraining gemacht, wo du sagst, so als Gleitschirmflieger, ich will mir da psychologische Hilfe holen? Oder sind das einfach deine Lebenserfahrung, oder deine Lebensweisheit, die mittlerweile da durchscheint?

[00:58:32] **Andy Frötscher:** Ja, im Grunde genommen habe ich das bei den X-Alps gemacht. Also zu den Anfängen gab es ja niemanden, der sowas gemacht hat.

[00:58:42] Und da war es halt am Anfang wirklich so, dass man das Negative aufgenommen hat und in eine solche Negativspirale geraten ist. Das Wetter war schlecht. Ich war körperlich dann einfach schon total fertig. Ich konnte nicht mehr gescheit fliegen, weil ich mich nicht mehr konzentrieren konnte. Und dann hatte ich auch gar keine Lust mehr. Und dann war das halt nur mehr so ein Rumgejammer. Und dann habe ich irgendwann gedacht, okay, aber jammern hilft ja auch nichts. Du bist da dabei, du willst da dabei sein und da musst du jetzt durch. Das ist eben so. Und damals habe ich das noch nicht so wirklich herausgefunden oder noch nicht gemerkt, dass man das umdrehen kann. Aber das hat sich dann mit der Zeit entwickelt. Und als dann die Ersten kamen,

[00:59:33] die gesagt haben, ja, das kann man auch im Gleitschirmsport machen und einfach da was angeboten haben. Da habe ich mir dann mein Buch durchgelesen und habe gesehen, ja, eigentlich mache ich das mittlerweile genau so. Und ja, die Psychologen, die das für den Gleitschirmsport anbieten, die sagen auch nichts anderes als das, was ich eigentlich mache. Das sind schon noch ein paar Kleinigkeiten, die dann noch dazukommen, wo ich sage, ja, das habe ich eigentlich gar nicht gedacht oder so. Aber im Großen und Ganzen hat sich das einfach durch, hauptsächlich durch die X-Hype so entwickelt. Einfach quasi learning by doing. Ja, ganz genau. Das haben wir ja früher auch gemacht. War ja sehr viel. Ich habe damals einen Flugschein ganz normal in der Flugschule gemacht, aber gelernt haben wir dann nicht wirklich so viel.

[01:00:21] Sind rausgestartet und sind eingelandet. Das hat uns der Fluglehrer beigebracht. Aber Streckenfliegen oder so, das war halt damals noch nicht. Das hat ja niemand beigebracht. Hat man immer selber probiert, ausprobiert. Und so wie beim Fliegen, waren das dann halt auch irgendwann diese psychologischen Dinge.

[01:00:40] **Lucian Haas:** Gibt es Sachen, wo du heute sagen würdest, oder wenn du mal zurückdenkst, an den jungen Andi, als er anfang zu fliegen und so seine ersten Versuche machte und sich vielleicht auch so die ersten Flügel mal so ein bisschen angebrochen hat oder sonst irgendwie was. Gibt es was, wo du sagen würdest, das würde ich dem eigentlich heute gerne mitgeben? Von deiner Erfahrung jetzt, wo du sagst, hey, damit könnte ich dir in deiner Fliegerkarriere irre was erleichtern. Was dann genauso jetzt vielleicht auch für Zuhörer, die sagen, ich stehe am Anfang meiner Fliegerkarriere. Also was kann ich, kann mir ein Andi mitgeben, wo ich sage, hey, das könnte eine echte Erleichterung für mich sein.

[01:01:16] **Andy Frötscher:** Also für mich selber jetzt, für mich und für mich als Typ, wie ich war, glaube ich, wäre das allerbeste, dass ich mir sagen würde, Andi, du bist nicht unsterblich. Das war so am Anfang ein bisschen das Problem. Also ich dachte immer, es kann eh nichts passieren. Und ich kann das und das ist alles kein Problem. Es ging dann einmal fast schief. Da hatte ich sehr, sehr viel Glück. Ja, ich habe halt in jedem Moment genau das Richtige gemacht. Ich bin damals ins Tuch gefallen und hatte einen 700 Meter Freifall. Die Sekunden habe ich nicht gezählt. Es war irgendwie eine irre lange Zeit, wenn ich so nachdenke. Das hat wirklich sehr lange gedauert, aber das waren ein paar Sekunden.

[01:02:02] Und ich habe es geschafft, aus dem Tuch rauszukommen, weil ich damals ein Rettungssystem hatte, das Cutaway, das ja nur auslöst, wenn der Hauptschirm wegfliegt. Und wenn du dann im Schirm drinnen liegst, dann löst es

halt nicht aus. Deswegen wäre das eigentlich nur mit Rundkappe zugelassen gewesen. Aber als Südtiroler braucht man halt keine zweite Rettung, habe ich damals gedacht. Und ja, es ist alles gut gegangen. Ich bin da ganz normal mit meinem Rettungsfallschirm gelandet. Aber das war eigentlich der Punkt, wo ich gemerkt habe, okay, du kannst nicht alles. Ja, es geht halt einfach nicht alles. Wir haben halt jeden Blödsinn einfach ausprobiert. Das würde ich mir schon mitgeben und sagen, lass das, pass einfach auf.

[01:02:48] Du kannst ganz viel erreichen, du kannst ganz viel probieren, aber immer bewusst machen die Sachen. Nicht einfach so, jetzt fliege ich mal ins Lee, sondern bewusst ins Lee fliegen. Wenn du weißt, was du tust und was dich erwartet, oder wenn du zumindest eine Ahnung hast, dann bist du auch auf vieles vorbereitet. Und dann passiert das eben nicht, dass du da plötzlich im Schirm hängst. Es kann immer noch passieren. Aber ja, man ist halt einfach mehr gefasst auf diese Dinge.

[01:03:19] **Lucian Haas:** Ja, das

[01:03:19] **Andy Frötscher:** wäre was.

[01:03:20] **Lucian Haas:** Dafür muss man aber eigentlich auch erst mal wissen, was ist ein Lee? Wo bildet es sich vielleicht? Und zu sagen, jetzt fliege ich entweder bewusst rein oder ich vermeide es bewusst. Aber sehr viele Piloten und Pilotinnen, gerade auch am Anfang, wenn man noch gar nicht so viel weiß, kann man ja vieles eigentlich noch gar nicht richtig einschätzen. Und man begibt sich eigentlich, so gesehen ist ja jeder Flug dann ein Flug ins Ungewisse, so ungefähr. Man weiß häufig gar nicht selber, was man sich da vielleicht antun könnte.

[01:03:52] **Andy Frötscher:** Ja, da hast du recht. Das eine war ja jetzt auf mich bezogen. Und ich glaube, jetzt auf die große Masse bezogen, finde ich, dass die Leute heute sehr viele Möglichkeiten haben, sich erfahrene Piloten irgendwie zu angeln, die ihnen helfen. Ich hatte da auch mit dem DHV vor einem halben Jahr mal so ein bisschen die Diskussion und habe das auch ganz bewusst in meinem Vortrag dann so gesagt. Bei den Gleitschirmfliegern ist dieser Trainer eher verpönt, dass sich die Leute einen Trainer nehmen, einen Coach nehmen. Es fängt schon damit an, dass das Wort,

[01:04:36] mit dem das betitelt wird, aus meiner Sicht komplett falsch ist. Das ist dieses betreute Fliegen. Es gibt betreutes Wohnen. Das machen alte Leute. Es gibt viele betreute Dinge, aber alles, was betreut ist, ist eigentlich negativ behaftet. Und deshalb ist dieses Wort betreutes Fliegen aus meiner Sicht komplett falsch. Es gibt kein betreutes Fußballspielen. Habe ich noch nie gehört. Aber jede Fußballmannschaft hat einen Trainer. Jede Eishockeymannschaft hat einen Trainer. Jeder Skisportler hat einen Trainer. Alle haben einen Trainer. Nur im Gleitschirmsport haben die Leute viel zu wenig Trainer, weil das ist ja betreutes Fliegen. Und das ist ja schlecht. Und ich finde einfach, die Leute sollten das erkennen, dass sie von denen, die schon lange fliegen, die viel Erfahrung haben und die diese Erfahrung aber auch weitergeben können, weil das ist auch noch so ein Punkt, das kann nicht jeder.

[01:05:29] Nicht jeder kann das auch. Man kann das dann auch so wiedergeben, dass es dem anderen etwas bringt. Aber die Leute sollten davon profitieren und da haben sie auch die Möglichkeit. Und sie sollen sich nicht abschrecken lassen, weil es dann heißt, du gehst ja noch in eine Flugschule oder hier betreut oder so. Nein, das ist ein Trainer. Den hole ich mir. Das muss auch nicht eine Woche sein. Das kann ein Wochenende sein. Ganz egal. Irgendwo in einem Fluggebiet, da ruft mir jemand an, du schau, ich würde von dir gerne was lernen.

[01:06:04] Was kostet das Ganze? Weil das kostet auch in anderen Sportarten was. Aber da wird das ja positiv gesehen. Ja, da bezahle ich was, aber dann kriege ich auch was dafür. Und beim Gleitschirmfliegen wird halt sehr viel selber probiert. Ja, dann sind ein paar Kumpels dabei. Die Kumpels sagen dann, ah ja, ja, da magst du nur reinfliegen, das ist kein Problem. Und ja, ja, das geht schon. Ja, dann hängt halt einer irgendwo im Baum oder so und dann ging es halt nicht. Und wenn man sich da aber ein bisschen an Leute wendet, die das schon professionell machen und die wissen, was sie tun und was sie da erzählen, dann glaube ich, könnten da sehr viele von dem profitieren.

[01:06:41] **Lucian Haas:** Ich habe so manchmal den Eindruck, es gibt ja so die unterschiedlichsten Typen von Gleitschirmfliegern. Es gibt ja die, die voll darin aufgehen und dann fangen sie an zu fliegen und dann sind sie erst mal nur noch am Fliegen oder so was. Und es gibt die Leute, die das sagen, ja, das soll man ja relativ einfach machen können und dann machen sie das mal, machen so zwei Wochen Kurs, dann haben sie vielleicht ihren A-Schein fertig. Dann fliegen sie so ein bisschen, kriegen aber mit da, wo ich zu Hause bin, da kann ich gar nicht so regelmäßig wirklich

fliegen und nach kurzer Zeit endet es eigentlich damit, dass sie vielleicht zwei Wochen im Jahr betreut fliegen gehen und dazwischen aber fast nichts machen. Also zwischen diesen zwei Urlauben, die sie dann vielleicht haben, eigentlich auch alles, was sie gelernt haben, schon fast wieder verlernen. Also da keine wirklichen Fortschritte machen.

[01:07:28] Müsste man nicht eigentlich auch wirklich noch viel stärker betonen, dass man sagt, hey, wenn ihr schon Gleitschirmfliegen wollt, das ist ein wirklich auf gewisse Weise lebensgefährlicher Sport. Ihr müsst dann auch bereit sein, da entsprechende Zeit und entsprechendes Training reinzustecken. Wenn ihr das eigentlich nicht bereit seid, dann lasst es vielleicht besser.

[01:07:47] Na, das

[01:07:48] **Andy Frötscher:** sehe ich nicht so. Also ich glaube, einmal einmal wäre es ganz wichtig, dass die Leute allgemeinen Sport machen.

[01:07:56] Leider sind zu viele Gleitschirmsportler, keine Sportler. Die haben ganz oft nichts anderes gemacht. Die sind motorisch vielleicht nicht ganz so geschickt. Aber Gleitschirmfliegen geht für jeden. Und da wird es schon oft ein bisschen problematisch. Ich würde aber nicht sagen, es ist jetzt allgemein lebensgefährlich. Ich glaube immer, das kommt darauf an, was jemand machen will. Es gibt Leute, ich bin ja auch ab und zu in der Flugschule und rede da mit den Fluglehrern. Und die sagen, Andi, schau, du musst dir vorstellen, für diese Leute ist dieser Flug von 10 Minuten, 15 Minuten, wo sie einfach nur raus starten morgens und runterfliegen zum Landeplatz, eine Zeit, wo sie abschalten können.

[01:08:43] Wo sie an nichts anderes denken als an das Fliegen. Und ich glaube, dass wir, die sehr viel fliegen, uns das oft gar nicht vorstellen können. Ich selbst mache ja im Flug, wenn ich da mit meinen Leuten unterwegs bin, alles nur nicht fliegen. Ich denke nicht ans Fliegen. Ich schaue, wo die sind. Ich checke das Wetter. Ich schaue die Winddaten. Wenn einer schon gelandet ist, dann bin ich schon im Internet und schaue nach den Busverbindungen, wie er ins Tal rauskommt. Ich habe alles Mögliche zu tun. Ich mache Fotos. Also ja, ans Fliegen denke ich gar nicht. Und das ist der Unterschied. Diese Leute, die starten raus, die vergessen alles. Die haben keine Sorgen. Die denken nicht an die Arbeit, sondern die sind wirklich 100 % auf diesen Flug fokussiert. Und das hat auch seine Berechtigung.

[01:09:30] Aber dann

[01:09:31] **Lucian Haas:** passt ja auf solche Leute eigentlich der Begriff betreutes Fliegen, passt ja dann eigentlich. Weil man sagt, okay, wir machen das Setting so, dass du dich wohlfühlen kannst. Du kannst deine 15 Minuten abgleiten. Du fühlst dich super. Und ich kümmere mich darum, dass das Wetter passt. Also, dass ich dir sagen kann, du kannst jetzt sauber raus starten und du wirst wahrscheinlich, wenn du nichts ganz doofes machst, wirst du heil unten ankommen. Und deinen Spaß haben. Genau. Aber das kann genauso

[01:09:57] **Andy Frötscher:** der Begriff Trainer. Da muss ich nicht sagen, das ist betreutes Fliegen. Weil wie gesagt. Aber Trainer klingt immer so

[01:10:04] **Lucian Haas:** nach Weiterentwicklung. Also für mich. Und diese Leute, die wollen ja vielleicht manchmal einfach nur ein bisschen abhängen, ein bisschen runterfliegen, aber gar nicht unbedingt sich weiter. Sie träumen vielleicht davon, sich weiterzuentwickeln, aber haben gar nicht die Bereitschaft, die Zeit dafür dann auch zu investieren.

[01:10:23] **Andy Frötscher:** Da gebe ich dir auch recht. Aber es gibt ja auch kleine Weiterentwicklungen. Ich glaube, die Weiterentwicklung ist ja auch zum Beispiel beim Start und beim Landen. Dass die Leute dann nicht sich irgendwie nur rauhauen, sondern dass sie den Start perfektionieren. Das ist auch eine Weiterentwicklung. Und das macht auch ein Trainer, der dir dann erklärt, pass auf, zieh den Schirm langsamer auf oder mach das oder mach jenes. Man muss auch nicht immer nur fliegen. Man kann auch, wenn dann der Wind nicht mehr ganz so gut ist, einfach mal auf die Wiese gehen, und Groundhandling machen. All diese Dinge, das ist schon ein Weiterentwickeln aus meiner Sicht. Wenn man schaut, wie die Leute die ersten Tage, auch nach, was weiß ich, einem halben Jahr, wo sie nicht mehr fliegen, die ersten Tage starten. Und wie sie dann gegen Ende der Woche starten.

[01:11:09] Man kann auch sagen, wir machen irgendwie einen kleinen Punktländewettbewerb oder so. Also muss man immer aufpassen, dass die Leute dann nicht den Schirm abreißen. Aber da gibt es, glaube ich, schon sehr viele Dinge,

wo man die Leute ein bisschen weiterbringen kann, sie aber nicht überfordern muss. Man muss nicht sagen, ihr müsst alle super Streckenflieger werden. Und wenn dann ein Interesse da ist, dann kann man auch mal sagen, das hast du jetzt sehr gut gemacht, jetzt fliegst du mal dahin. Ich bin halt einfach so ein bisschen dagegen von diesem Begriff. Weil, wie gesagt, dieser Begriff meistens mit älteren Menschen zu tun hat. Und da ist es betreut. Und im Flugsportbereich wird das auch sehr negativ immer gesehen, wenn die Leute sagen, ich gehe betreut fliegen.

[01:11:54] Ja, ja, ja, bist du nur betreut. Und deswegen sage ich vielleicht mehr Trainer. Punkt. Aus. Das ist einfach dieser andere Begriff. Und dazulernen kann jeder, egal ob er zweimal im Jahr, zwei Wochen oder eine Woche jeweils fliegen geht oder ob er in den Alpen wohnt und immer fliegt. Jeder kann dazulernen. Immer auf seine Art und Weise.

[01:12:15] **Lucian Haas:** Du hast gerade eine Sache gesagt, damit würde ich auch gerne zum Abschluss kommen. Du hast gesagt, wenn du diese, deine betreuten, ich sage jetzt betreuten in Anführungszeichen, betreuten Gruppen hast, wo du sagst, ich zische zwischen denen hin und her und gucke, wo der Bus fährt und Sonstiges. Ich mache alles andere als fliegen. Du bist aber trotzdem in der Luft. Wie geht so was? Und dann auch zweite Frage kannst du in einem beantworten. Wenn du alleine fliegst, gibt es auch solche Momente, wo du fliegst und irgendwann feststellst, fliege ich eigentlich? Also was geht dir dann im Kopf vor?

[01:12:51] **Andy Frötscher:** Ja, also wenn es jetzt richtig bockig ist, dann bin ich auch am Arbeiten, konzentriert sein, dann muss ich wirklich fliegen. Dasselbe gilt, wenn ich tief bin, dann muss ich auch auf mich schauen, dass ich hochkomme, da muss ich fliegen. Und ansonsten bin ich jemand, der immer schon sehr viel probiert hat.

[01:13:14] Ja, man kann nicht immer alles erzählen, glaube ich. Aber nee, zum Beispiel sich Thermik vorstellen. Ist ja ganz schwierig. Wie stellen sich die Leute die Thermik vor? Und ich habe dann ganz oft probiert, in meinem Fluggebiet am Ritenhorn, wo nur ich fliege, einfach einmal die Augen zuzumachen und mit geschlossenen Augen die Thermik zu zentrieren. Und so habe ich für mich ein Bild im Kopf, wie die Thermik aussieht. Und davon profitiere ich heute, weil ich einfach in die Thermik reinfliege und automatisch schon weiß, okay, das geht jetzt so und so. Und da muss ich nicht mehr dran denken. Dasselbe gilt, dass ich sehr oft mit der linken Hand die rechte Bremse nehme und umgekehrt. Das heißt also, ich muss eigentlich seitenverkehrt denken, wie ich jetzt kreise.

[01:14:00] Solche Dinge, die probiere ich halt oft und dadurch muss ich dann nicht immer ans Fliegen denken. Und da gehen halt sehr, sehr viele Dinge einfach automatisch. Auch wenn ich da irgendwie am Handy was suche und ich muss dann plötzlich rechts drehen und links tue ich am Handy was suchen. Dann nehme ich halt mit meiner linken Hand die rechte Bremse und dann drehe ich da auf. Also das wird dann einfach alles viel normaler. Und wenn ich alleine unterwegs bin oder so mit Kumpels oder so, dann mache ich auch oft Fotos. Für mich ist dann halt immer so, dass der Spaß im Mittelpunkt und nicht unbedingt das Fliegen und wie wir vorhin auch gesagt haben, dieses ich muss jetzt viele Kilometer machen, ich muss schnell sein.

[01:14:46] Das kann auch einmal sein, wenn ein guter Tag ist, dann sage ich mir so, heute will ich immer Gas geben, dann mache ich das auch, dann macht mir das auch Spaß. Aber es ist nicht so etwas, was ich immer machen muss. Und ja, davon profitiere ich halt und kann das dann auch, wenn ich mit Leuten unterwegs bin, zu deren Nutzen nutzen. Hast du noch einen fliegerischen Traum?

[01:15:11] Vielleicht nochmal X-Rays machen.

[01:15:14] und ansonsten nein, einfach gesund bleiben und die schönen, schönen Flüge genießen. Und das müssen keine Weiten sein. Das ist ganz egal. Also ich genieße es, immer in der Luft zu sein. Macht mir immer Spaß.

[01:15:31] **Lucian Haas:** Das ist doch ein schönes Ende. Andi, ich wünsche dir noch viele tolle Momente in der Luft. Vielleicht auch irgendwann mal bei den X-Alps, ob als Pilot vielleicht nochmal oder vielleicht sogar eher mal als Supporter, weil du sagst, die Rolle willst du auch noch kennenlernen. Freue ich mich, dich dann auch da dann wieder irgendwie auf andere Weise verfolgen zu können. Danke dir für dieses Gespräch. Und alles Gute. Danke dir und danke den Leuten, die zugehört haben.

[01:16:01] Wenn dir diese Podz-Glitz-Folge mit Andi Frötscher gefallen hat, dann hinterlasse doch auf Spotify, iTunes oder welche Audio-Plattform du auch immer fürs Podcast hören verwendest eine positive Bewertung. So hilfst du mit,

Podz-Glitz in der Gleitschirmszene bekannter zu machen. Oder du empfiehlst den Podcast gleich im persönlichen Gespräch mit deinen Fliegerfreunden weiter. Einige Links zu den in dieser Folge angesprochenen Themen findest du in den Shownotes in meinem Gleitschirm-Blog Blueglides. Ich bin Lucian Haas und der Produzent von Podz-Glitz und Blueglides. Als freier Journalist lebe ich auch von diesen Angeboten. Allerdings verzichte ich bei der Finanzierung bewusst auf Werbung, Paywalls oder Abo-Regelungen. So wie die Natur mir beim Fliegen die Aufwinde schenkt, so setze ich darauf, dass du mir als begeisterter Hörer und Leser finanziellen Auftrieb gibst.

[01:16:51] Als Förderer darfst du so viel geben, wie du willst, beziehungsweise selbst entscheiden, was dir so ein Angebot wert ist. Falls du dir unsicher bist, welcher Betrag vielleicht angemessen wäre, hier eine kleine Hilfestellung. Ein häufig gewählter Förderbeitrag ist umgerechnet 5 Euro pro Monat. Aber egal, was du zahlst, jeder Betrag trägt in der Summe einen wichtigen Teil dazu bei, dass sich Podz-Glitz und Blueglides im Dienst der Gleitschirm-Szene auch in Zukunft weiter betreiben und entwickeln kann. Und zwar unabhängig und werbefrei. Alle nötigen Infos, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du auf blueglides.blogspot.com. Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Blueglides schreibt sich Lu-Glitz.

[01:17:39] Bis zum nächsten Mal. Fall nicht vom Himmel. Ciao.

English

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

Show notes

Andy Frötscher is one of the founding members of the Redbull-Xalps. Today, he is happy to share his experience.

Whenever the Redbull X-Alps start again, Andy Frötscher catches a certain fever. The 54-year-old from South Tyrol was already there 20 years ago at the legendary first edition of this Hike-and-Fly race across the Alps. Until 2013, five more participations followed. The X-Alps have shaped more than a decade of his life.

The X-Alps is a highly professionalized race today. In the beginning, it was a completely different adventure. The pilots trudged up the mountains with 20-kilogram heavy sacks, oriented themselves without smartphones using printed topo maps, received rough weather information for the entire Alpine region via SMS, and simply slept in guesthouses on the way to Monaco.

Andy talks about this time and the highs and lows he experienced around the X-Alps.

In the second half of this episode 110 of Podz-Glīdz, it is about more: Today Andy Frötscher is a pilot who enjoys sharing his great experience on the topic of XC-flying in lectures and trainings.

This includes, among other things, the mental side of flying and the power of positive thoughts in aviation. Andy has some unconventional but very helpful tips ready on how to motivate yourself for cross-country flying.

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

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

Music of this episode:

Track: Dreams of River Ganga | Artist: Hanu Dixit

No Copyright Music

Source: <https://www.youtube.com/watch?v=2VBTroDK51A>

Links:

- Moments in Air: <https://www.momentsinair.eu>
- Facebook: <https://www.facebook.com/froetscher.andy>
- Instagram: <https://www.instagram.com/andyfroetscher/>
- Flying 100 Kilometers: <https://www.youtube.com/watch?v=TdFojG0fJYE>
- What makes for good flying weather: <https://www.youtube.com/watch?v=KgcVzqeZtiU>
- Thermal flight in the Alps: <https://www.youtube.com/watch?v=x1t6sAuoREY>

Source: <https://lu-glīdz.blogspot.com/2023/06/podz-glīdz-110-der-motivator.html>

Transcript

[00:00:04] **Andy Frötscher:** It starts with the fact that, in my view, the word it's titled with is completely wrong. It's this "supervised flying." There is supervised living, which old people do. There are many supervised things, but everything that is supervised is actually negatively charged. And that's why this term "supervised flying" is completely wrong in my view. There is no such thing as supervised football. I've never heard of it. But every football team has a coach. Every ice

hockey team has a coach. Every skier has a coach. Everyone has a coach. Only in paragliding do people have far too few coaches, because that's "supervised flying" and that's bad.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Podz-Glīdz, the Lu-Glīdz podcast.

[00:00:59] **Andy Frötscher:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:03] **Lucian Haas:** Today with... Andi Frötscher. And I'm Lucian Haas.

[00:01:11] Whenever the Red Bull X-Alps start again, Andi Frötscher gets a certain fever. The 54-year-old from South Tyrol was already there for the legendary first edition of this hike-and-fly race across the Alps 20 years ago. This was followed by five more participations until 2013. The X-Alps have shaped more than a decade of his life.

[00:01:36] The X-Alps is a highly professionalized race today. In the beginning, it was a completely different adventure. Pilots would trudge up the mountains with 20-kilogram bags, navigated without smartphones using printed topo maps, received rough weather info for the entire Alpine region via SMS, and simply slept in guesthouses on the way to Monaco. Andi talks about that time and the highs and lows he experienced around the X-Alps. But the second part of this episode 110 of Podz-Glīdz covers even more. Today, Andi Frötscher is a pilot who enjoys sharing his vast experience on the topic of XC flying in lectures and training sessions.

[00:02:21] This includes, among other things, the mental side of flying and the power of positive thinking in aviation. Andi has some unconventional but very helpful tips on how to stay motivated for cross-country flying.

[00:02:39] If you enjoy Podz-Glīdz, why not support my work as a patron? You can find out how it works so easily on the corresponding paragliding blog Lu-Glīdz, specifically on the Support page.

[00:02:57] Andi, you started paragliding almost exactly 30 years ago. Do you see yourself as something of an old hand? No,

[00:03:07] **Andy Frötscher:** Actually, not really, because time flies so fast that you don't see yourself as old. But yeah, it has been a long time and I've experienced a lot. It was a different era. And I think I've seen a huge shift in paragliding. And I don't see myself as an old hand, but I guess, yeah, I have to admit, I am one.

[00:03:35] **Lucian Haas:** Well, 30 years is 30 years of experience, an enormous amount of practical knowledge that has probably just developed into a sort of gut feeling overall. In which areas, would you say, can you still learn something today? Actually

[00:03:51] **Andy Frötscher:** in all areas. It's just that, for example, paragliders have completely changed. There's been so much development. In the past, we were doing more or less glide flights. You had to have really good weather to be able to gain some altitude and fly away. And today, it's completely different. Today's paragliding goes much further than the, let's say, training gliders from 30 years ago. And there's been a lot of progress in technology. But also regarding the weather, that's changed too. It's not the same as it used to be. I'm learning a lot there as well. New flight areas, also the technology through the internet, GPS, variometers—it's all different.

[00:04:44] And there's always something happening, and you can always learn something new. And something I also find really exciting, which wasn't the case before, is that I think a lot about flight psychology too, and I try to learn more about that.

[00:05:00] **Lucian Haas:** What was your last "aha" moment, where you thought, oh, I wish I'd known that sooner?

[00:05:10] **Andy Frötscher:** Oh, that's hard to say, I don't know right now.

[00:05:16] Nothing comes to mind right now. Well,

[00:05:20] **Lucian Haas:** Maybe he'll come back here later. Yeah. Are there any areas, now, in your 30-year flying career, where you'd say, hey, in that field, I was almost like a trendsetter?

[00:05:32] **Andy Frötscher:** Yes, definitely Hike and Fly. Everything to do with Hike and Fly today, the lightweight gear and all that. I believe that we—not just me, but all those who participated in the first X-Alps—already set a trend

there. That didn't exist back then. There were no lightweight gliders, there was no lightweight gear. There were individual items, but it wasn't really market-ready. And I believe we already set a trend there. And yes, I still think that's an absolutely cool thing today. How

[00:06:17] **Lucian Haas:** why did you participate in the Red Bull X-Alps itself so often?

[00:06:20] **Andy Frötscher:** I took part six times, between 2003 and 2013, for ten years. Why did you then stop?

[00:06:27] **Lucian Haas:** stopped? You could be something like Toma Cocone and say the Mr. X-Alps from South Tyrol is Andy Frötscher. Why did you stop?

[00:06:38] **Andy Frötscher:** That would be pretty cool, but at the time, professionally speaking, I didn't have a permanent job; I always had a one-year contract. It was renewed repeatedly, of course. And to get a permanent position, I had to do some additional training, like a one-year qualification at the university in Brixen. And that fell exactly in the year when the X-Alps took place. And then I couldn't. I mean, attendance was mandatory, and it was simply impossible for me to participate. And I saw then that once you're out of that hamster wheel, you only realize how much effort you put in just to be able to participate in this competition.

[00:07:29] As long as you're inside that bubble, you don't notice it. Or maybe I didn't notice it. Perhaps that's because I was there from the beginning and I experienced that shift toward everything becoming much more professional, so it wasn't that noticeable. But yeah, that was the reason. And then two years later, four years after 2013, I just wasn't in the right headspace to say I'd do it again.

[00:08:03] All that preparation time just wasn't something I felt like doing anymore. You said

[00:08:10] **Lucian Haas:** Hamster wheel. Why hamster wheel?

[00:08:13] **Andy Frötscher:** Yes, it's a hamster wheel because you actually, I mean, you get so excited for the X-Alps, you prepare, you get to the competition. The competition is always full of ups and downs. And the longer the race lasts until the end, the more you think, what am I doing there, what am I doing there, I'm not doing that anymore. Because it's just such a huge ordeal. Of course, there are also some really, really great moments. But it's also very, very exhausting. And towards the end, you say, okay, I'm not doing that anymore. Like, what you're doing there is just nonsense. Way too much effort, too much strain, no, I'm not doing that anymore. And as soon as the race is over, you sit down somewhere where the time has run out.

[00:08:58] Unfortunately, I never made it to the finish line after Monaco, which was always my big dream. Then you sit down there and it lasts maybe five minutes. And after that, you're already thinking about what you could do better next time. And yeah, you drive home. And you just always have this thought in your head: what can I change? What should I do differently? Where did I make a mistake? Or simply, what wasn't so good? And you already start planning the next X-Alps. And that's why I say hamster wheel, because you actually can't get out of it anymore. Maybe if you only do it once, it's something else, but when you've been doing it for a long time, you immediately start thinking, yeah, next time this, that, and that.

[00:09:44] It takes maybe two weeks to recover at home. And then the training starts all over again. And you're already thinking about the next X-Alps.

[00:09:54] **Lucian Haas:** in sight. That almost sounds a bit like an addiction. So why do the X-Alps have such addictive potential? I

[00:10:01] **Andy Frötscher:** I don't know if it's an addiction for everyone. Maybe I'm just someone who loves competition in all areas. I started skiing at four years old and by seven, I was always competing. Here in South Tyrol, in races, state championships, and so on. Then I had to stop skiing because I just couldn't balance it with school. I played football for a very short time. That wasn't really my sport. But then I started cycling. Back then it was road bikes; only road bikes existed at the time. Nobody knew what a mountain bike was yet. And I started competing in that very quickly again too. And I competed at a very high level there as well.

[00:10:52] And even there, that break happened pretty quickly again. I didn't have any more time for intensive training. And I saw that others were simply better than me, but only because I couldn't train as much. So I said, I'm not going to do that anymore. And then I started paragliding. And even there, I found my way into the competitive scene pretty quickly.

[00:11:18] And it's just about learning something new every time. Not just doing something and then stopping. Instead, it's about taking the experience I've gained and simply applying it to the next time. And maybe doing it better. And that was actually always kind of the motivation for me, why I did it. And because of the way it was, why I did it. Because it's something special for me. It's not competition flying like it normally is, where you go to the competition and sit around and wait. And then the route is given and so on. Instead, you just start and do your thing. And I really enjoy that. And that's why I've actually always loved the X-Alps.

[00:12:02] **Lucian Haas:** When this podcast comes out, the next X-Alps race is just about to start. I met you at Grubigstein two years ago. We chatted for a bit. I already asked you back then if you might be available for a podcast somewhere. You said yes. That's how it kind of went in that conversation at the time. We also talked about the X-Alps. And you said, yeah, in two years, it'll be the 20th anniversary. So 2003 was the first. 2023 is 20 years later. And that—that might actually appeal to you, to join in again. When the nominations came out, I was waiting for it. Yeah, when will the name Andi Frötz appear? Because I always thought, hey, I want to do a podcast with him, if he says, then 20 years later I'll start again.

[00:12:50] But you weren't involved at all. Didn't you want to take part? I mean, how much did that appeal to you? And why didn't you apply? Or did you maybe apply and just didn't get picked? I don't know. Are you disappointed that I'm not involved?

[00:13:01] **Andy Frötscher:** were? Maybe a little.

[00:13:05] No, I would have really loved to join. And like I told you, I'd already had that idea before. But some things changed in my personal life. And for me, there was a plan that I had to carry out. And it was very clear to me that I couldn't be at school—I'm a teacher at a secondary school—and that I could work there normally. Because the X-Alps always start at the end of the school year, or even a bit before the end of the school year this year. And that was always absolute stress for me, because during the last days of school, I also had things like grade conferences and so on to deal with. And then I'd have to go to the X-Alps at the worst possible time in terms of training and preparation.

[00:13:53] And I told myself that if I were to participate again, I'd want to take a sabbatical year so I could really prepare properly. I'm not the youngest anymore, either. That's another thing. You don't recover as quickly. And you have to prepare differently. That would have been my plan. But it just didn't work out. It wasn't possible. And that's why I didn't apply at all, because it wouldn't have made sense to participate. Going into the race without being well-prepared wouldn't have been sensible. But then Lukas Hofer called me. And he would have been there as Team Italy 4.

[00:14:40] And he made me a great offer, because he said he'd love to participate. And I could maybe join him as a supporter, if I felt like it. And that would have been really exciting.

[00:14:51] **Lucian Haas:** So you would have been able to make it work time-wise. It's not that much in terms of preparation that you have to do, it's actually just about being really present during the race. Lukas got injured, or rather he had surgery on his knee or something and can't participate now. Was that a big disappointment for you? Yes,

[00:15:10] **Andy Frötscher:** that was a big disappointment. Of course, the disappointment was surely much bigger for him than for me. I would have been incredibly stoked. And I would have had so much fun doing the whole thing from a different perspective for once. It would have been cool, after 20 years, after ten or six times—I'm saying after ten years—to be there as a supporter for once, as an athlete. Yeah, but it is what it is. With Lukas, it had already dragged on a bit throughout the whole winter season in biathlon, that it just wasn't working with his injury. And yeah, I also saw that it wasn't really getting any better. He always tried to cling to that straw,

[00:16:02] but at some point I also saw that it was just becoming difficult. Even for him, although he is super fit. But yeah, time just ran out. And he really dragged it out and tried everything. And just like you said, another surgery. And

then he got injured again. And then he and his doctor and the physiotherapist decided that it's not possible.

[00:16:27] **Lucian Haas:** What would you say is the appeal of a supporter's role at the X-Alps in terms of that task?

[00:16:33] **Andy Frötscher:** Well, that always depends a bit on what the supporter's job is. My job would have clearly been the aviation side and the tactics. That means I wouldn't necessarily have been responsible for driving around and cooking. Someone else would have been in charge of that. For me, it would have really been about the flying, the tactics, just those kinds of things. And that's something I have a lot of fun with—which I also do, how shall I put it, as a side job in the summer, going out with people. And that would have been a completely different level, a completely different stage, at which I could have done something like that.

[00:17:21] **Lucian Haas:** If you're not participating, neither as a pilot nor as a supporter, are you still in an X-Alps fever? Like, is it something where you'd say, I'm really always in front of the live tracking? Or do you maybe even head out to the route somewhere just to say, I want to experience some of that atmosphere?

[00:17:38] **Andy Frötscher:** Yes, I definitely will. So I'll definitely be there at the start in Kitzbühel. But I have to work a bit. Otherwise, I would have been free during the time the X-Alps takes place. And of course, I'm not going to do that. But I'll see if I can get to the course, be there on the course, visit a few people, and I'll also watch the live tracking because I've made it a goal to look at the whole thing from my perspective as a supporter—what would I have decided, what could Luki have done, or what some athlete could have done. Just making my own decisions and then seeing what the athlete does or doesn't do, how it might have gone if I had flown there now or something.

[00:18:31] Just to take a look at it a bit, to be able to analyze it. That's what I've set out to do, so I'll definitely be there. And I also want to drive to the finish line in Saal am See again to soak up the atmosphere once more after 20 years.

[00:18:48] **Lucian Haas:** Nowadays, with live tracking, you can feel like you're very close to it on one hand. You can actually see them making their circles and stuff sometimes. On the other hand, you have no idea what the weather is like. You might be able to look at a webcam and see a general cloud picture, but you don't get a real sense of it. What's it like for you as an athlete when you follow it in live tracking? Is something missing, or do you say, "Ah, I can imagine that much better than some average pilot who's never been there, who can't translate that at all"? Like, do you basically create a sort of additional image to the live tracking for yourself because you say, "I have this experience, from which I can basically generate this picture"?

[00:19:29] **Andy Frötscher:** Yeah, I think it really is something different. I know that the decisions an athlete makes aren't always the ones someone watching from home would make. These decisions always have a reason behind them. I also remember from my time that many people wrote in the comments or said in conversations afterwards, like, "Yeah, but why did you sit up there so long?" or "Why didn't you start?" and so on. And it was often because I had a tailwind. But as you correctly said, you just can't see that from the outside. And I think that's how I can understand the athletes much better. I know, okay, if it were possible to start now, then he would be flying.

[00:20:18] But there has to be something, like he can't fly or he's heading for a landing, and all those things. So much is interconnected. That includes the physical exertion, how you feel physically, how you're holding up. You can even get sick during the race. That happened to me too. I caught a cold and had a fever, and I was actually on the verge of giving up because I told myself, I had to get over the Großglockner, over the Großglockner High Alpine Road. It was snowing at the top. It was cold and I said, Robert, how am I supposed to get over that now? I have a fever, I have the chills. It just doesn't make sense. And the viewer at home just doesn't pick up on those things.

[00:21:04] And yeah, I can relate to that a bit better. Okay, that must be the reason why something like that decides it.

[00:21:12] **Lucian Haas:** The first edition of X-Alps is sort of legendary. Tell me a bit about how it was back then. I mean, what was so much different then compared to how X-Alps is today? People only see what's being done now. What was X-Alps like 20 years ago?

[00:21:29] **Andy Frötscher:** Yeah, X-Alps 20 years ago was an adventure, plain and simple. You can hardly imagine that we didn't have the internet back then. We had hardly any weather information. Our weather was provided daily in three pages of SMS. Not everyone knows that anymore.

[00:21:50] Text message, weather from Dachstein to Monaco. And basically everything was in there. So from super thermals to rain and thunderstorms, it was all there. And we didn't always have the chance to check what the weather would be like along the way. Back then, you still watched a lot on TV. You'd just watch the weather forecast in the evening. We didn't have that. And we often just went up the mountain in the morning. And then we'd be surprised by a tailwind or something. That was one thing. The other was the attitude we had. So, I—I have to speak for myself here, because there were a few others who saw it differently.

[00:22:36] For me, it was like a flying event and not a hiking competition. I didn't specifically prepare for it physically. I'd always had good fitness because I came from endurance sports, cycling. But for me, the flying—the start of the first X-Alps wasn't fixed to a specific day like it is today, but the start was simply done within a week. Specifically, when good flying weather was forecast. That was also the mindset of the organizers. And we were sitting in Ramsau am Dachstein and saw that the weather wasn't going to be that good. How do we start now?

[00:23:21] And then there was a small flight window and that's when we took off. But we didn't set off with the idea that we'd just land and immediately start walking; no, you land and then you stay there. And if the weather is good next time, you fly further. And yeah, that wasn't the case. We had to walk. And for me, it was also like, nobody knew me. I was the little Andi from South Tyrol who was suddenly standing there at the start with the world champion Kaspar Hänni and met Hannes Arich. The race director back then was Steve Cooks. Apparently, he was also a world champion. Then Will Gett was there too.

[00:24:07] He was the world record holder in cross-country soaring. So, everyone I knew from the magazines. And suddenly, I was standing there with them. It was something very special. But as I said, we were adventurers. We had maps. Today, no one has a map in their hand anymore. Today, everyone has the maps on their phone. And if we had flown far and didn't have a map of the new area, then we had to figure out how we were going to...

[00:24:36] **Lucian Haas:** figured out how to get there. Did you also walk into shops and say, I need a topographic map of this area? Or how did that work? Yeah, that was also done.

[00:24:45] **Andy Frötscher:** Or we just asked people where we could fly. They didn't understand at all what we were doing. But yeah, either you quickly got a map or you called the supporter. It happened to me once while I was in the air and I was looking at the route. I have a photographic memory and I knew there had to be four valleys to go through. I come from one, and then there are three more. But suddenly, there were five valleys. I thought, this can't be right. The Austrians couldn't have just built another valley or something. Yeah, and then I had to call Florian first and ask him, saying, look, I'm here and there and I'm missing a valley, so where do I have to fly? Yeah, the whole thing was pretty adventurous.

[00:25:32] What kind of gear did you have back then?

[00:25:35] **Lucian Haas:** 20 kilos on your back, yeah. That was the basic gear. But was that already a liege harness, or was it still a completely normal, open harness that people flew with back then?

[00:25:44] **Andy Frötscher:** No, that was one of the first liege harnesses back then, really liege, liege. Today, they're actually covered seat harnesses. Back then, it was a real liege harness, but I think the harness weighed only eight kilos, I believe, without the rescue. It was like a tank with protectors, so foam protectors, then another piece of Plexiglas inside, like a Plexiglas plate, and yeah, everything was just super heavy, my glider too. It was an AWACS from Gradient. It wasn't a light fabric, it was heavy too, and the backpacks—nobody goes anywhere with stuff like that anymore. They hung down to the back of the knees.

[00:26:29] That was a bit of a different time,

[00:26:33] **Lucian Haas:** Yeah. Did you also have, especially since you didn't have much contact with the supporters—live tracking didn't even exist in that form yet—did you have, for example, a bivy bag, a sleeping bag, or something like that with you, in case you went down somewhere in the middle of nowhere, high up in the alpine area, and said, "Well, okay, I have to manage to survive here somehow"? No, that was

[00:26:56] **Andy Frötscher:** it was actually never the idea for us to land somewhere up high and stay there; it was always the idea that we'd land in the valley. Landing up high and then maybe sleeping somewhere up there or staying there, that only came later. That's when you started to see, okay, flying into the valley all the time doesn't really do much. It was just different for us. We weren't really well-equipped in terms of the cars to sleep in them all the time or anything. We actually slept in guesthouses. We'd always walk to the next village in the evening, or I'd walk to the next village and sleep in a guesthouse there that Florian had organized beforehand.

[00:27:44] That was just our philosophy for the whole thing, but then I saw that it wasn't exactly ideal.

[00:27:52] **Lucian Haas:** With 20 kilos on your back, what was the longest distance you ever ran with that?

[00:28:00] **Andy Frötscher:** With the 20 kilos? In 2003, I can't really remember the exact mileage. I remember landing in St. Johann in Pongau on the first day and then walking to Zell am See, and I was already exhausted. So that was already a disaster. But I didn't do much walking in 2003 either, because I just wasn't physically prepared enough. So, long distances weren't really a thing back then. I did manage a very long flight, though, because I just focused on the flying. I don't know exactly if it was the longest one I did back then, but certainly one of the longest. And I also managed to do minus one kilometer.

[00:28:48] Minus one? Yes, minus one. How do you manage...

[00:28:53] **Lucian Haas:** to fly or to walk minus one kilometer?

[00:28:57] **Andy Frötscher:** Yeah, I went up to the launch site in DeSantis in the morning. I mean, always official launch sites, because it wasn't like that. You just go somewhere to an alpine pasture and a meadow and take off from there. And down in DeSantis, they said, yeah, go up to the launch site tomorrow. And then you fly from there. So I hiked up and it was tailwind, tailwind, tailwind. And at some point in the afternoon, not quite late, early afternoon, it was time to take off. I launched and just miserably sank. And back then, I didn't have this thought yet, yeah, I'll just keep flying as far as I can, then go up somewhere and fly again. And I searched and searched.

[00:29:42] It's not like I couldn't find any thermals there. And then I landed right back down at the valley station. Of course, I had a massive sore throat, I was totally pissed off. Florian came over and I said, screw you, I'm going back up again. It can't be that I can't get away from there. And then I hiked up to that launch site again. But it was already relatively late by then. The wind was good there, but rather strong. The valley wind was already coming over the Oberalppass. And I took off. It was just wind, wind, wind, wind, wind. And I was flying backwards at times and then landed a kilometer behind the valley station. Yeah, and I was so grumpy and said, I'm not doing anything else today.

[00:30:27] I hiked up to the launch site twice, but it was pointless, so we just slept there. And then we slept about a kilometer behind the previous night's overnight stay. Yeah, and then we continued the next day. But I did a lot of walking then because the weather was getting worse.

[00:30:45] **Lucian Haas:** You've participated in the X-Alps six times, you said. Participation actually means investing a lot of time, but also a significant amount of money. Do you have an overview of what you actually spent out of your own pocket, financially, for your six X-Alps participations?

[00:31:05] No,

[00:31:06] **Andy Frötscher:** I always had a few sponsors for the race. And I never really counted the time spent on preparation as a financial investment. Of course, you have to buy sneakers, eat, I don't know what. But I'd have to do that anyway. I'd do sports regardless. And with the X-Alps, I usually broke even. I mean, I think once we were left with 1,000 euros. Then there was another year where I put in 1,000 euros. But roughly, it was always a zero-sum game. And yeah, that actually always worked out. So for me, it was just a matter of saying that if I'm not really paying much out of pocket, I don't want to earn anything.

[00:31:57] When I'm involved, it's fun. And that's the most important thing.

[00:32:01] **Lucian Haas:** Now you're in South Tyrol. The Alps are practically on your doorstep there. But there are also X-Alps participants coming from New Zealand, Brazil, or somewhere else. They have to pay for the flight first. They

have to rent a big bus here—well, it doesn't have to be huge, but they have to rent a car or something. That quickly adds up to a few thousand. Isn't that a bit unfair, actually?

[00:32:24] **Andy Frötscher:** I've discussed this with Hannes Aich quite often. And I've laid out my opinion and my standpoint to him. I think it's absolutely unfair. And I've always found it a bit of a shame on the part of the organization that they don't look for some kind of balance there. I've always said, for me it doesn't matter. I can get into the car. I'm at Dachstein relatively quickly. I'm in Monaco relatively quickly. But I know about athletes. One from Brazil flew here, bought a car with the money for his return flight, and did the X-Alps. Afterwards, he couldn't sell the car for as much as he wanted to, and then had no money to fly home.

[00:33:11] Those are the kinds of things where I say it really shouldn't be like that. The organization could have definitely handled that a bit better. They didn't have to pay for everything for those people coming from far away. But maybe they could have just helped them with sponsorship. With affordable stuff. That would have been quite good. It might have made the whole scene a bit more professional too. But it just isn't, and it wasn't.

[00:33:43] **Lucian Haas:** It's the case that the pilots, with their performance and sometimes also with their money, are basically feeding a marketing machine. Is that discussed among the pilots at all? Like, do they say, "This is how we want it"? Or is it just accepted in silence? Does that mean if you want to participate in this Red Bull, as it's called, X-Alps, you just accept that? Or do you just say that you're becoming part of this machine?

[00:34:09] **Andy Frötscher:** Yes, you accept that you're part of this machinery. But there have been times when we've pushed back on certain things. Of course, not everyone was involved. But some people didn't quite feel comfortable with certain aspects. And yes, there were discussions, disagreements, I'd say, a bit of trench warfare. But we always tried to resolve things in a way that was okay for everyone. But of course, you can't always have everything. The organizers look out for their interests, and the athletes have to look out for theirs. It's very important not to get lost in some kind of bickering or anything like that.

[00:35:00] So, you have to focus on what you yourself need to do. And then you have to see for yourself how to make the best of it. And that's different for everyone. One person says, I just enjoy participating. And even if I have to chip in, that's just how it is. And the other person says, yeah, it's a shame that I have to pay for everything myself. Or like you just said, for the people coming from further away, it really is a financial burden. But they know that beforehand. And yeah, they just have to deal with that in advance and see how they...

[00:35:32] **Lucian Haas:** solve. Out of all your X-Alps experiences, is there some kind of highlight where you say, I definitely want to tell my grandchildren about that later, or whoever. I don't know if you'll have grandchildren at some point, but where you just say, I want to pass that on later. It's like a story that's burned into my life.

[00:35:55] **Andy Frötscher:** There are so many stories. If someone attends my lectures and actually listens, they'll notice that I could basically never stop talking, because there are so many striking experiences that stay with you. It's not just one. And you can't say that this is the best one. In both positive and negative terms. It's a whole lot. And I couldn't pick anything out right now. Certainly, the things that happened just a few years ago, towards the end of my X-Alps time, are a bit more present than the ones from the beginning. But for me, it's always been that I've linked so many things to images. And when I see those images, I actually remember everything again.

[00:36:40] I was there and that happened and so on. I can't say what the best part was. From the beginnings, I'm sure it was the award ceremony in 2003 with the current Prince of Monaco, Albert. That was already a highlight. It was absolutely cool because normally not many people meet him like that. That was already a highlight—that the athlete, that he comes by, shakes your hand, and actually shows interest. He watched the videos they had already edited together and he was deeply impressed. He's an athlete himself, after all. He was a pole vaulter at the Olympics and such. And he knows what goes into it. And that was... that was already one of the highlights, I have to say.

[00:37:26] But there were also so many funny stories on the track where I competed against the Japanese. There are tons of things I can tell about that. To my grandchildren and anyone who likes to

[00:37:41] **Lucian Haas:** ...listens. You just said that during my lectures, people get that feeling too. That means you're also someone who enjoys sharing your knowledge. Which topics are particularly close to your heart?

[00:37:55] **Andy Frötscher:** It's actually about cross-country flying. And about safe cross-country flying. I'm someone who realized during my time that you can learn a lot from other people. It wasn't like that in the past. Back then, knowledge wasn't really shared. Everyone made sure they didn't explain anything to the other person. But today it's different. And it's very much about passing on knowledge, about helping others so they don't have to have the same bad experiences we had to go through ourselves. I think that's actually the most important thing for me.

[00:38:40] That you can really tell people, look, don't go flying in this weather because it's not worth it, it achieves nothing. I'm one of those people who is actually against this Föhn flying for most pilots. It's already being downplayed a bit by now. Föhn has different facets and you can do this, and there Föhn is protected, and so on. But I always say, what's the point, does it have to be? And you can pass on a lot of information there. But also with route planning for cross-country flights and so on. So people can benefit a lot from experienced pilots today. And a bit of the psychological attitude.

[00:39:27] That's always been a topic for me too. That a lot of people don't go on cross-country flights because they're mentally blocked by certain things. And I try to help with that a bit, and I also keep trying new things for myself. I look at what I could do to make it more fun, so it doesn't become monotonous. But also to stay motivated to keep flying and what...

[00:39:52] **Lucian Haas:** More fun, not monotonous, you said. Now, you've been flying for 30 years. Has it ever become monotonous for you, even after 30 years of paragliding?

[00:40:05] **Andy Frötscher:** Yeah, not necessarily. I'm not the type of person who has to fly the FAI triangle at the border 20 times every year, for example.

[00:40:17] It would get boring for me, and that's why I don't do it. I'd rather fly some kind of route or stretch that no one has ever done before. Or if the weather isn't actually that good, I'll try something out. Or if someone says it's completely impossible, then I try it. And it usually takes longer to get away and achieve something. It doesn't happen all at once. And for me, those are a bit more of the challenges, so it doesn't get boring. But I also enjoy these very relaxed flights now. Even if it's just a glide flight in the autumn, I look at all the colors you can see there and the light. I really like taking photos in the air.

[00:41:02] I don't actually get bored, no. And I can't recall ever saying that it's boring now. Not really, no.

[00:41:11] **Lucian Haas:** Were you someone who used to fly for XC points, or rather, aimed for them? Like, at the end of the day, I want to stand out as a day winner or at least have more points than the other club members here in South Tyrol or something like that. So, were you a competitive pilot in that sense, and only later did you become someone who said, "Yeah, I'll just fly my special route." I know I'm having my fun. Maybe the XC points aren't that important in the end, or there aren't that many of them adding up. But you know that you've done a great flight for yourself. But was it different back then? Not really.

[00:41:52] **Andy Frötscher:** Because I've been a teacher for quite a long time now, and many people say, "Well, teachers always have time." But I don't have time when the weather is good; I have time on the weekends. If Wednesday is a super good cross-country flight day, I can't go flying. I can't just tell the school, "I'm not coming in." And I've seen that maybe if it's a good flight day on the weekend, I can be at the top of the daily standings. Yeah, that's nice and all. And if it happens, it's okay. But I never have a chance in the overall standings because others can simply take a day off. And I can't do that. And that's why it was never really the point for me where I said, "I want to be at the top."

[00:42:39] It's just not possible. And if it's not possible, then I don't need to get myself worked up about it. Like I said, being at the top of the daily standings is all well and good. But that's always difficult too, because you don't know what the others are flying or how far they're flying. It's usually a bit of a product of chance. The others fly well too, they fly far too. And yeah, I have respect for anyone who flies further than I do.

[00:43:09] **Lucian Haas:** In one of your lectures—you gave a talk right away with the Wassergruppe, which can also be accessed as a video. And there's a really nice thing you told there. You said that for cross-country flying, you give the waypoints you fly to female names. Why?

[00:43:29] **Andy Frötscher:** Yeah, that just occurred to me because usually in competitions and just always, wherever there are waypoints, they're called Turnpoint 1, Turnpoint 2, Turnpoint 5, and whatever. And that seemed totally boring to me. It doesn't motivate you at all. And you also get confused, you mix them up. And then we took part in the Dolomiti Superfly in Levico, Robert, my buddy and I. And I said to Robert, you Robert, I'm going to try something out. This thing with these Turnpoints doesn't work for me. I'm giving the waypoints women's names now. And then he says, Andi, you're completely crazy now. And I say, no, no, I'm not completely crazy, I just think it's funny.

[00:44:14] Either we take the name of someone we know there, or some athlete I really like, or something like that. Let's just try it. And then he says, if you think so, let's do it. And in Veltri, I know Martina Centa, who also flies. And then there was this connection. We're flying to Martina. And so that first waypoint, that was Martina. And yeah, it was really funny to see how you suddenly had a completely different motivation to fly to that waypoint. Generally. Because it had always been, yeah, how do we get there now? If we go up there, we have to visit Martina today, so tomorrow won't work and so on.

[00:45:02] In the conversation, it was really, really funny and not just always this turnpoint. And even in the follow-up, it was always like, yeah, it was actually fun. And I saw that it motivated me. Robert enjoyed it. He laughed. And yeah, for me, it was actually a very, very good experience. It doesn't have to be a woman's name. It can also be, like, I said it back then too, if people say they want to fly to this and that, you can say that you're getting a reward there, a beer or something or ice cream. And nowadays, for example, during my cross-country flight weeks, the Eisdiele in Sand in Taufers is very often just, yeah, I'm flying to the Eisdiele, something like that.

[00:45:50] And then we know, turning point Eisdiele or destination Eisdiele, we know it's Sand in Taufers. And people look forward to that because they don't say, I'm flying to Sand in Taufers, but I'm flying to the ice cream parlor, and then there's a good ice cream when I get there. So that's also that reward. And yeah, you can do a bit of that kind of playfulness. For me, back then, it was those "Frauen" names that I tried it with once.

[00:46:13] **Lucian Haas:** When you say you do these cross-country flight weeks, how can you provide good input to such a large group of pilots? Because you might have very different levels of people—those who can already fly thermals and cross-country relatively well and have their experience, and maybe some who say, "Well, you'd better first properly teach them how to center, that it's even possible." How do you get such a group together?

[00:46:40] **Andy Frötscher:** Yes, you're right. So the level of experience became very, very different over the years. We had people with us who flew really slowly, who were just at the beginning of cross-country flying, and others who had already flown very well. We've split that up a bit now. We've made sure to group pilots with similar levels together. And for me, the task is simply to keep an overview as best as I can. I have to make sure I'm flying back and forth between the people a lot, I have to fly very fast, and then I can tell the ones in front again that they can fly there, do this and that, and so on. So we've always pre-defined a basic route where we said this and that would be possible today, we can do that, so that we all stay on roughly the same line and not have one person flying left and the other right, because then it wouldn't work.

[00:47:37] And I often choose the routes so that I have a leg where the people fly out and back, so I meet them again; then the good ones can fly ahead for a bit, have a turning point somewhere, and come back. And the ones who aren't as good can just turn around when they come back and fly with them for a bit again, and so on. And like I said, I just have to make sure that I spend a certain amount of time with the less skilled ones. At some point, when I see that it's just not possible to go any further, I have to tell them, "Now just see for yourself if you can make any more progress." It also depends on the time, they don't fly for that long anyway. Often I'll say, "I think that's enough for you now, listen to your gut, see if you can still manage it."

[00:48:25] And often they want to land themselves if they get stubborn or something. If they fly out into the valley and maybe start to struggle, then I know, okay, now I can follow the others. And it works. I mean, I usually see the people

and it's not easy, but I manage it more or less.

[00:48:46] **Lucian Haas:** ...pretty well together, I think. So, do you fly back and forth, have a radio, and talk to the people on it, or do you spiral down to them and then circle around with them, pulling them in and saying, "Okay, we'll do it like this, a bit tighter," or whatever?

[00:48:58] **Andy Frötscher:** Yeah, exactly. So, it depends on everything. If it's rather difficult, I don't always circle or spiral down, because I have to make sure I don't sink myself; instead, I might help more over the radio. I already know where the thermals are and where the thermal sources are, so I can send the people in pretty accurately and know, okay, now it should work. And then it usually does. Or I really fly down and help them circle and turn, or I just fly a certain distance, a certain route with them, take a shortcut, especially with those who have slightly worse gliders. I also have people with me who are flying with A-gliders. Two years ago, we were out on the main ridge at over 4,000 meters,

[00:49:50] just with an A-glider. So there's no limit set, which is what a lot of people always believe. You have to have a high-class glider to do something like that, and that's absolutely not the case. But with people like that, I have to look for some shortcuts so that we can keep up with the better ones. But yeah, I have to use every skill I've got. But that's probably really fun for you too. I have a total blast. But it's also very exhausting. So at the end of the day, I'm pretty wiped out because I'm basically flying for eight people, so for seven participants and myself.

[00:50:29] **Lucian Haas:** And keeping an eye on all of them. Do you use any technology for that nowadays, like some kind of live tracking where you can see your group, like I have them all together in a live tracking, and I can look at it and see who's flying ahead and who's lagging behind? Or is it really all kept in sight, literally with your own eyes?

[00:50:49] **Andy Frötscher:** I try to keep an eye on them whenever I can. If there's a point where I really don't know where people are anymore, especially towards the end of the day, then I do check where they're heading. I can also look at the live tracking. But it's very often the case that it doesn't work properly—that someone has switched it off and doesn't even notice it's not running and so on. It doesn't always work perfectly. I try to really keep an eye on the people and see where they are whenever possible. They often just give me feedback too. I'm doing this wingsuit jump now, and then I see them again right away. Then I know again, oh yeah, there he is. And then I can help out again.

[00:51:31] **Lucian Haas:** In the preparation for this talk, I also asked you what topic you'd like to share with the community. And you answered: the power of positive thinking in aviation. What is the power of positive thinking, and how great is this power?

[00:51:50] **Andy Frötscher:** Yes, I believe that makes a big difference. In every other sport, there are sports psychologists who help the athletes with that. And in paragliding, very little is done in this area. From my point of view, that's not enough. Especially when it comes to removing fears. That you simply have fun flying and don't block yourself because you have certain fears. Or, as mentioned, setting goals. Where do I want to fly to? Especially with this cross-country flying. People don't fly out because they're always thinking about the car.

[00:52:39] That's just this blockade. The car is sitting there, and if I fly away now, I won't be able to get back to the car. And for me, it's always really interesting when you flip the story around. If, for example, regarding the car, you don't take the car to the cable car and the cable car to the launch site and then don't fly away because the car is at the cable car, but instead leave the car somewhere and the car suddenly becomes the motivation. Because I want to get back to the car. I drive there in the morning, leave it, take public transport to the cable car, ride the cable car up, and then it's a motivation to get back to the car. And that's how you flip the whole thing around. And suddenly, you have a positive thought instead of this brake.

[00:53:24] Or rewarding yourself—that's also something I've learned that a lot of people, I told you earlier, I just heard Maximilian's podcast, that a lot of people, when things don't go well and if they have to, in their opinion, land too early, then they get grumpy and curse around and do and make and scold. And I'm someone who doesn't like that at all because that's absolutely negative. Because the very first thing is that you're glad to have landed safely, because that's not a given. I had to learn that too. In the past, it was also like that for me, that it was completely logical and that I was grumpy if I crashed. Today it's not like that anymore. Today I know it could have gone wrong. Or I might not have crashed?

[00:54:11] Maybe it would have gone wrong. That's also a thought you can have, because you don't know what would have happened. And then you just say, like, that went well. I then briefly analyze for myself what I did wrong, that I'm standing here and didn't manage that valley jump or whatever. That takes five minutes. I give myself that. I can be grumpy with myself during that time. But after that, it's fine. And then I say, did I do well? Yeah, actually I did. That's it now. So can I reward myself? And then I go have a nice drink that I like, or eat an ice cream as a reward for myself, like that. But I'm also someone who punishes themselves when I know it was really bad. Then I say, okay, no ice cream today.

[00:54:57] Done. And if you're sweating now, it doesn't matter. Next time you'll push yourself harder. I don't have to do that for luck very often, but I do. And I learned that with the X-Alps too. I also learned to just have these positive thoughts. And if things go badly, if you have to land somewhere, with the X-Alps for example, just say, okay, because it didn't go so well, because you made a mistake, you run up the mountain all the faster. And then you can turn the negative into a positive. And then it's fun too, sprinting up the mountain quickly and saying, I'll still get that one, and so on. From my perspective, there are so many points of connection there that are really interesting.

[00:55:39] **Lucian Haas:** Do you have an example of a time where you really benefited from positive thinking? Where you'd say, I only managed that because I had those positive thoughts, or because I managed to turn something negative into something positive?

[00:55:55] **Andy Frötscher:** Let's just say, the euphoria is also something positive. And at the X-Alps 2005, things went really well for me on the first day. I got off super well and then, although we started at the Dachstein back then and I landed somewhere near Fieberbrunn in the evening, I already noticed, like, that was really good. I think the others are behind me and it should actually go quite well. And then I saw that Urs Frötscher was still flying over me in Talmitte. He used the reverse ambil beautifully there and flew all the way to Kitzbühel.

[00:56:43] And yeah, of course it hurts at first, but then I thought, okay, he just flew past me. He's actually the only one I saw. That means I should be in second place. Then I called Florian and the guys who were still there to check. Well, you're in second. And yeah, even though he flew past me, it became the motivation for me to really give it my all and see if I could catch up to him. And I benefited from that for the days afterwards, though I know today that it over-motivated me. I did too much and then at the end, after three days, I'd blown my powder and that wasn't good. But yeah, it motivated me just to be at the front, to see Urs fly past, to know he's ahead of me, but I wanted to catch him.

[00:57:35] always catch up. And that was with him back then, but it was also at the last X-Alps—I don't remember what the Japanese guy's name was, but he overtook me at the Zugspitze. We were sitting in the fog and he was actually behind us and already slower, but then he took off at the top in the sunshine. And I didn't see him for a long time, but for me, he was always the motivation—I want to catch him, I want to catch him. Many others say, yeah, that's all stupid and so on. But for me, it was simply the motivation. He overtook me, bad experience, but I want to catch him again.

[00:58:13] **Lucian Haas:** Did you teach yourself this kind of positive thinking, or did you do some kind of mental training where you said, as a paraglider, I want to get some psychological help? Or is it just your life experience, or your life wisdom, that shines through now?

[00:58:32] **Andy Frötscher:** Basically, I did that during the X-Alps. I mean, in the beginning, there was no one who had ever done anything like that.

[00:58:42] And in the beginning, it was really like you'd take in the negative and get into this kind of downward spiral. The weather was bad. I was physically just completely exhausted. I couldn't fly properly anymore because I couldn't concentrate. And then I didn't feel like doing it at all anymore. And then it was just constant complaining. And then at some point I thought, okay, but complaining doesn't help either. You're in this, you want to be in this, and you have to push through. That's just how it is. And back then, I hadn't really figured it out yet, or hadn't noticed yet, that you can turn it around. But that developed over time. And when the first ones came,

[00:59:33] who said, yeah, you can do that in paragliding too, and just offered something there. Then I read through my book and saw, yeah, I actually do exactly that now. And yeah, the psychologists who offer this for paragliding don't say anything other than what I actually do. There are still a few small things that get added in where I say, yeah, I didn't

really think of that or anything. But on the whole, it just developed through, mainly through the X-Hype, so. Basically just learning by doing. Yeah, exactly. We did that back in the day too. It was a lot. I got my pilot's license the normal way at the flight school back then, but we didn't really learn that much.

[01:00:21] We took off and landed. That's what the flight instructor taught us. But cross-country flying or stuff like that, that wasn't a thing back then. Nobody taught you that. You always tried it out for yourself. And just like with flying, those were the psychological things that eventually came into play.

[01:00:40] **Lucian Haas:** Are there things where you would say, or if you ever look back at the young Andi when he started flying and was making his first attempts and maybe even broke his first wing a bit or something like that—are there things where you would say, I'd actually like to give that to him today? From your experience now, where you say, hey, this could make something incredibly easier for you in your flying career. And maybe that's also for listeners who say, I'm at the beginning of my flying career. So what can an Andi give me, where I say, hey, that could be a real relief for me?

[01:01:16] **Andy Frötscher:** So for myself, for me as the type of guy I was, I think the best thing I would say to myself would be, Andi, you're not immortal. That was a bit of a problem at the beginning. I always thought nothing could happen, and I can do this and that, and it's no problem at all. Then it almost went wrong once. I was very, very lucky there. Yes, I did exactly the right thing at every moment. I fell into the fabric back then and had a 700-meter freefall. I didn't count the seconds. It was somehow an insanely long time when I think about it. It really took a long time, but it was just a few seconds.

[01:02:02] And I managed to get out of the fabric because back then I had a rescue system, the cutaway, which only triggers if the main glider flies away. And if you're lying inside the glider, it just won't trigger. That's why it would actually only have been permitted with a canopy. But as a South Tyrolean, you don't need a second rescue, I thought back then. And yeah, everything went well. I landed completely normally with my rescue parachute. But that was actually the point where I realized, okay, you can't do everything. Yeah, you just can't do everything. We just tried every bit of nonsense. I'd definitely pass that on and say, leave it, just be careful.

[01:02:48] You can achieve a lot, you can try a lot, but always be conscious of the things you're doing. Don't just think, "I'll fly into the lee now," but consciously fly into the lee. If you know what you're doing and what to expect, or at least have an idea, then you're prepared for a lot of things. And then it doesn't happen that you're suddenly stuck in the glider. It can still happen. But yeah, you're just more prepared for these things.

[01:03:19] **Lucian Haas:** Yeah, that

[01:03:19] **Andy Frötscher:** would be something.

[01:03:20] **Lucian Haas:** But for that, you actually have to know first what a lee is. Where might it form? And to be able to say, "Now I'm either flying into it deliberately or I'm deliberately avoiding it." But many pilots, especially at the beginning when you don't know much yet, can't really assess a lot of things properly. And you're basically putting yourself out there—seen that way, every flight is a flight into the unknown, more or less. You often don't even know yourself what you might be doing to yourself.

[01:03:52] **Andy Frötscher:** Yes, you're right. That first part was about me. And I think, regarding the general public, I feel that people today have many opportunities to somehow hook up with experienced pilots who can help them. I had a bit of a discussion with the DHV about that half a year ago, and I deliberately said that in my presentation as well. Among paragliders, having a trainer is rather frowned upon—the idea of people getting a trainer, a coach. It starts with the word,

[01:04:36] from my point of view is completely wrong. It's this "supervised flying." There is supervised living—old people do that. There are many supervised things, but everything that is supervised is actually negatively charged. And that's why this term "supervised flying" is completely wrong in my view. There is no such thing as supervised soccer. I've never heard of it. But every soccer team has a coach. Every ice hockey team has a coach. Every skier has a coach. Everyone has a coach. Only in paragliding do people have far too few coaches, because that's "supervised flying." And

that's bad. And I just think people should realize that they should learn from those who have been flying for a long time, who have a lot of experience and who can also pass that experience on, because that's another point—not everyone can do that.

[01:05:29] Not everyone can do that either. You can frame it in a way that benefits the other person. But people should benefit from it, and they have the opportunity. They shouldn't be deterred because then it goes, "Oh, you're still going to a flight school or something, supervised flight." No, that's a coach. I'll get one. It doesn't have to be a week; it can be a weekend. Doesn't matter. Somewhere in a flight area, someone calls me and says, "Look, I'd like to learn something from you."

[01:06:04] What does it all cost? Because other sports cost money too. But there, it's seen positively. Yes, I'm paying something, but then I'm getting something for it. But with paragliding, you try a lot of things yourself. Yes, then a few buddies are there. The buddies say, "Oh yeah, yeah, you can just fly straight in, that's no problem." And "Yes, yes, that's doable." Yes, then someone ends up hanging in a tree or something and then it just didn't work. But if you turn to people who do this professionally and know what they're doing and what they're telling you, then I believe very many people could benefit from that.

[01:06:41] **Lucian Haas:** I sometimes get the impression that there are all sorts of different types of paragliders. There are those who are completely obsessed with it, and once they start flying, they're just flying all the time or something like that. And then there are the people who say, yeah, you're supposed to be able to do it relatively easily, and then they do it, take a two-week course, and maybe they finish their A-license. Then they fly a bit, but where I live, I can't really fly that regularly, and after a short time, it actually ends with them maybe going on guided flights for two weeks a year, but doing almost nothing in between. So between those two holidays they might have, they actually almost unlearn everything they learned. They just don't make any real progress.

[01:07:28] Shouldn't we actually emphasize much more strongly that, hey, if you want to do paragliding, it's a sport that's actually quite life-threatening in certain ways. You have to be prepared to put in the corresponding time and training. If you're not actually ready for that, then maybe it's better to just leave it.

[01:07:47] Well, that

[01:07:48] **Andy Frötscher:** I don't see it that way. I mean, I think it's very important that people do general sports.

[01:07:56] Unfortunately, too many paragliding enthusiasts aren't actually athletes. They often haven't done anything else. They might not be as motorically skilled. But paragliding is for everyone. And that's often where it gets a bit problematic. I wouldn't say it's generally life-threatening, though. I always think it depends on what someone wants to do. There are people—I'm in the flight school every now and then and talk to the flight instructors—and they say, Andi, look, you have to imagine that for these people, this flight of 10, 15 minutes, where they just take off in the morning and fly down to the landing field, is a time when they can switch off.

[01:08:43] Where they don't think about anything other than flying. And I think that we, who fly a lot, often can't imagine that at all. When I'm out with my people, I do everything except just flying. I don't think about the flying. I watch where they are. I check the weather. I look at the wind data. If someone has already landed, I'm already on the internet looking up the bus connections for how they get out of the valley. I have all sorts of things to do. I take photos. So yeah, I don't think about the flying at all. And that's the difference. These people who head out to fly, they forget everything. They have no worries. They don't think about work; they are really 100% focused on this flight. And that's valid too.

[01:09:30] But then

[01:09:31] **Lucian Haas:** the term "supervised flying" actually fits people like that, it really does. Because you say, okay, we'll set it up so that you can feel comfortable. You can glide for your 15 minutes. You feel great. And I'll take care of making sure the weather is right. So, that I can tell you, you can take off clean now and you'll probably, as long as you don't do anything completely stupid, you'll land safely at the bottom. And have your fun. Exactly. But that can also be...

[01:09:57] **Andy Frötscher:** the term trainer. I don't have to say that it's supervised flying. Because like I said. But trainer always sounds so

[01:10:04] **Lucian Haas:** ...as development. At least for me. And these people, maybe sometimes they just want to hang out a bit, glide down a little, but not necessarily improve. They might dream of developing their skills, but they don't have the willingness to invest the time for it.

[01:10:23] **Andy Frötscher:** I agree with you there. But there are also small developments. I think development also happens, for example, during takeoff and landing. That people don't just sort of throw themselves out there, but instead perfect the takeoff. That's also a development. And that's what an instructor does when they explain to you, "Look, pull the glider up slower, or do this, or do that." You don't always have to be flying. If the wind isn't quite as good anymore, you can just go out to the field and do some ground handling. All these things are already a form of development from my point of view. If you look at how people take off during the first few days—even after, I don't know, half a year of not flying—and how they take off towards the end of the week.

[01:11:09] You could also say, we're doing some kind of small point landing competition or something. So you always have to make sure that people don't tear the glider off. But I think there are already very many things where you can move people forward a bit without overwhelming them. You don't have to say, you all have to become super cross-country pilots. And if there is an interest there, then you can also say, you did that very well, now fly over there. I'm just a bit against that term. Because, as I said, this term usually has to do with older people. And there, it's "supervised." And in the aviation sector, it's always seen very negatively when people say, I go supervised flying.

[01:11:54] Yes, yes, yes, you're just "supervised." And that's why I'd maybe say "trainer" instead. Period. End of story. That's just a different term. And anyone can learn, regardless of whether they go flying twice a year for two weeks or one week, or if they live in the Alps and fly all the time. Everyone can learn. Always in their own way.

[01:12:15] **Lucian Haas:** You just said one thing that I'd like to wrap up with. You said that when you have these, your supervised—I'm putting supervised in quotation marks—supervised groups, where you say you're zipping back and forth between them and watching where the bus is going and whatnot. You're doing everything except flying. But you're still in the air. How does that work? And then the second question, you can answer that too: when you're flying alone, are there also moments where you're flying and suddenly realize, am I actually flying? So, what's going on in your head then?

[01:12:51] **Andy Frötscher:** Yeah, so when it gets really intense, I'm working, I'm focused, then I really have to fly. The same goes for when I'm low; I have to keep an eye on myself to make sure I get back up, so I have to fly. And otherwise, I'm someone who has always tried a lot of things.

[01:13:14] Yeah, I don't think you can always tell everything. But no, for example, imagining thermals—that's quite difficult. How do people imagine thermals? And I've often tried, in my flight area at Ritenhorn where I'm the only one flying, to just close my eyes once and center the thermals with my eyes closed. And that way, I have a picture in my head of what the thermals look like. And I benefit from that today because I just fly into the thermals and automatically already know, okay, it goes like this and that. And I don't have to think about it anymore. The same applies to the fact that I very often use my left hand for the right brake and vice versa. That means I actually have to think cross-wise about how I'm doing circles now.

[01:14:00] I often try things like that so that I don't always have to think about the flying. A lot of things just happen automatically. Even if I'm looking for something on my phone and suddenly have to turn right, while I'm still looking for something on my phone, I'll just take the right brake with my left hand and then turn. So it all just becomes much more normal. And when I'm out alone or with friends or something, I also take photos often. For me, the fun is always the main focus, not necessarily the flying and, as we said earlier, this "I have to do many kilometers, I have to be fast" thing.

[01:14:46] That can also happen—if it's a good day, I'll tell myself, today I want to go full throttle, and then I do it, and I enjoy that too. But it's not something I always have to do. And yeah, I benefit from that and can then use it for the benefit of others when I'm out with people. Do you have any other aviation dreams?

[01:15:11] Maybe do some X-Rays again.

[01:15:14] And otherwise, no, just stay healthy and enjoy the beautiful, beautiful flights. And they don't have to be long-distance. That doesn't matter at all. I just enjoy being in the air. It's always fun for me.

[01:15:31] **Lucian Haas:** That's a nice way to end. Andi, I wish you many more great moments in the air. Maybe even at the X-Alps at some point, whether as a pilot again or perhaps more as a supporter, because you say you want to experience that role too. I look forward to following you there in some other way. Thank you for this conversation. And all the best. Thank you, and thanks to the people who listened.

[01:16:01] If you enjoyed this Podz-Glitz episode with Andi Frötscher, then please leave a positive review on Spotify, iTunes, or whatever audio platform you use to listen to podcasts. This helps make Podz-Glitz better known in the paragliding scene. Or you can recommend the podcast right away in personal conversations with your flying friends. You can find some links to the topics mentioned in this episode in the show notes on my paragliding blog, Blueglides. I am Lucian Haas and the producer of Podz-Glitz and Blueglides. As a freelance journalist, I also live off these offerings. However, I deliberately forgo ads, paywalls, or subscription models for the funding. Just as nature gives me the lift when I'm flying, I count on you as an enthusiastic listener and reader to give me some financial lift.

[01:16:51] As a supporter, you can give as much as you want, or decide for yourself what such an offer is worth to you. If you're unsure what amount might be appropriate, here's a little help. A commonly chosen support amount is about 5 euros per month. But no matter what you pay, every amount contributes an important part to the sum that allows Podz-Glitz and Blueglides to continue operating and developing for the paraglider scene in the future. And that independently and without ads. You can find all the necessary information on how your support contribution reaches me at blueglides.blogspot.com. There is a menu item called Support. Blueglides writes itself as Lu-Glitz.

[01:17:39] Until next time. Don't fall from the sky. Ciao.

Français

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

Show notes

Andy Frötscher fait partie des piliers des Redbull-Xalps. Aujourd'hui, il partage volontiers son expérience.

Chaque fois que la Redbull X-Alps redémarre, Andy Frötscher ressent une certaine fièvre. L'homme de 54 ans du Tyrol du Sud était déjà présent il y a 20 ans lors de la légendaire première édition de cette course de Hike-and-Fly à travers les Alpes. Jusqu'en 2013, cinq autres participations ont suivi. Les X-Alps ont marqué plus d'une décennie de sa vie.

Les X-Alps sont aujourd'hui une course très professionnalisée. Aux débuts, c'était une aventure complètement différente. Les pilotes grimpaient à la montagne avec des sacs de 20 kilogrammes, s'orientaient sans smartphones à l'aide de cartes topographiques imprimées, recevaient par SMS des informations météo approximatives pour l'ensemble de la zone alpine et dormaient simplement dans des pensions sur le chemin vers Monaco.

Andy raconte cette période et les hauts et les bas qu'il a vécus autour des X-Alps.

Dans la deuxième moitié de cet épisode 110 de Podz-Glitz, on parlera d'autre chose : aujourd'hui, Andy Frötscher est un pilote qui aime partager sa grande expérience sur le thème du vol XC lors de conférences et de formations.

Il s'agit notamment de l'aspect mental du vol et du pouvoir des pensées positives dans le sport aérien. Andy a préparé quelques conseils peu conventionnels mais très utiles sur la manière de se motiver pour le vol à voile.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Dreams of River Ganga | Artiste : Hanu Dixit

Musique sans droits d'auteur

Source : <https://www.youtube.com/watch?v=2VBTroDK51A>

Liens :

- Moments in Air : <https://www.momentsinair.eu>
- Facebook : <https://www.facebook.com/froetscher.andy>
- Instagram : <https://www.instagram.com/andyfroetscher/>
- 100 kilomètres de vol : <https://www.youtube.com/watch?v=TdFojG0fJYE>
- Qu'est-ce qui définit de bonnes conditions de vol : <https://www.youtube.com/watch?v=KgcVzqeZtiU>
- Vol en thermique dans les Alpes : <https://www.youtube.com/watch?v=x1t6sAuoREY>

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2023/06/podz-glitz-110-der-motivator.html>

Transcript

[00:00:04] **Andy Frötscher:** Ça commence déjà par le fait que, selon moi, le mot utilisé pour le titre est complètement faux. C'est ce "vol encadré". Il y a le logement encadré, que font les personnes âgées. Il y a beaucoup de choses encadrées, mais tout ce qui est encadré est en fait connoté négativement. Et c'est pour ça que ce mot, "vol encadré", est

complètement faux à mes yeux. Il n'y a pas de football encadré. Je n'en ai jamais entendu parler. Mais chaque équipe de foot a un entraîneur. Chaque équipe de hockey sur glace a un entraîneur. Chaque skieur a un entraîneur. Tout le monde a un entraîneur. Seulement dans le parapente, les gens ont beaucoup trop peu d'entraîneurs, parce que c'est du vol encadré et que c'est mauvais.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:59] **Andy Frötscher:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:03] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec... Andi Frötscher. Et je suis Lucian Haas.

[00:01:11] Chaque fois que la Red Bull X-Alps est sur le point de commencer, Andi Frötscher est pris d'une certaine fièvre. L'homme de 54 ans originaire du Tyrol du Sud était déjà présent il y a 20 ans lors de la légendaire première édition de cette course de Hike-and-Fly à travers les Alpes. Il y a participé cinq autres fois jusqu'en 2013. Les X-Alps ont marqué plus d'une décennie de sa vie.

[00:01:36] Les X-Alps sont aujourd'hui une compétition très professionnalisée. Aux débuts, c'était une aventure totalement différente. Les pilotes grimpaient à la montagne avec des sacs de 20 kilos, s'orientaient sans smartphone avec des cartes topographiques papier, recevaient des infos météo approximatives par SMS pour tout l'arc alpin et dormaient simplement dans des pensions sur le chemin vers Monaco. Andi raconte cette époque et les hauts et bas qu'il a vécus autour des X-Alps. Dans la deuxième partie de cet épisode 110 de Podz-Glitz, on parlera d'autre chose. Aujourd'hui, Andi Frötscher est un pilote qui aime transmettre sa grande expérience du vol de cross-country lors de conférences et d'entraînements.

[00:02:21] On y parle notamment de l'aspect mental du vol et du pouvoir des pensées positives dans le sport aérien. Andi a plusieurs conseils peu conventionnels mais très utiles à proposer pour se motiver avant une sortie en vol de cross-country.

[00:02:39] Si vous aimez Podz-Glitz, alors soutenez mon travail en tant que mécène. Vous découvrirez comment c'est très simple sur le blog de parapente Lu-Glitz, plus précisément sur la page Soutenir.

[00:02:57] Andi, tu as commencé le parapente il y a presque exactement 30 ans. Est-ce que tu te considères comme une sorte de vieux de la vieille ? Non,

[00:03:07] **Andy Frötscher:** En fait, pas vraiment, parce que le temps passe si vite qu'on ne se voit pas comme quelqu'un de vieux. Mais oui, c'est déjà une longue période et j'ai vécu énormément de choses. C'était une autre époque. Et je pense avoir vécu un changement énorme dans le sport de la parapente. Et personnellement, je ne me vois pas comme un vieux de la vieille, mais je crois que, oui, je dois l'admettre, je suis un vieux de la vieille.

[00:03:35] **Lucian Haas:** Eh bien, 30 ans, c'est 30 ans d'expérience, un savoir pratique immense qui a probablement fini par former une sorte d'instinct global. Dans quels domaines, dirais-tu, peux-tu encore apprendre des choses aujourd'hui ? En fait,

[00:03:51] **Andy Frötscher:** dans tous les domaines. C'est comme si, par exemple, les parapentes avaient complètement changé. Il y a eu énormément de progrès dans le développement. Avant, on faisait plus ou moins des vols planés. Il fallait déjà qu'il fasse vraiment beau pour qu'on puisse prendre un peu d'altitude et s'envoler. Et aujourd'hui, c'est tout autre chose. Le parapente d'aujourd'hui va beaucoup plus loin que les, disons, les ailes d'entraînement d'il y a 30 ans. Et il y a eu énormément de progrès techniques. Mais aussi en ce qui concerne la météo, ça a changé aussi. Ce n'est pas pareil qu'avant. J'en apprends aussi beaucoup là-dessus. De nouveaux sites de vol, aussi la technique via Internet, le GPS, les varicos, tout est différent.

[00:04:44] Il y a toujours du nouveau et on peut toujours apprendre des choses. Et ce que je trouve aussi très intéressant, et ce qui n'était pas le cas avant, c'est que je réfléchis beaucoup à la psychologie du vol et j'essaie d'apprendre davantage à ce sujet.

[00:05:00] **Lucian Haas:** C'était quoi ton dernier déclic, le genre de truc où tu t'es dit : « Oh, si seulement je l'avais su plus tôt » ?

[00:05:10] **Andy Frötscher:** Oh, c'est difficile à dire, je ne sais pas.

[00:05:16] Rien ne me vient à l'esprit pour le moment. Bon,

[00:05:20] **Lucian Haas:** Peut-être qu'il reviendra plus tard. Oui. Est-ce qu'il y a des domaines, maintenant avec 30 ans de carrière en vol, où tu te dis : « Hé, dans ce domaine, j'ai été un peu comme un précurseur » ?

[00:05:32] **Andy Frötscher:** Oui, c'est sans aucun doute le Hike and Fly. Tout ce qui touche au Hike and Fly aujourd'hui, les équipements légers et tout ça. Je pense que nous, pas seulement moi, mais tous ceux qui ont participé aux premières X-Alps, nous avons déjà lancé une sorte de tendance là-dedans. Ça n'existait pas encore à l'époque. Il n'y avait pas d'aile légères, pas d'équipement léger. Il y avait quelques trucs, mais ce n'était pas vraiment prêt pour le marché. Et là, je pense qu'on a déjà lancé une tendance. Et oui, je trouve ça encore une chose absolument cool aujourd'hui. Comment

[00:06:17] **Lucian Haas:** pourquoi as-tu participé si souvent aux Red Bull X-Alps eux-mêmes ?

[00:06:20] **Andy Frötscher:** J'y ai participé six fois, entre 2003 et 2013, pendant dix ans. Pourquoi as-tu arrêté ?

[00:06:27] **Lucian Haas:** arrêté ? Tu pourrais être un peu comme Toma Cocone et dire que le Mr. X-Alps du Tyrol du Sud, ce serait Andy Frötscher. Pourquoi as-tu arrêté ?

[00:06:38] **Andy Frötscher:** Ce serait super, mais à l'époque, professionnellement, je n'avais pas de poste fixe, mais toujours un contrat d'un an. Qui était renouvelé régulièrement, certes. Et pour obtenir un poste fixe, je devais suivre une formation complémentaire, une qualification d'un an à l'université de Brixen. Et ça tombait pile l'année où se déroulait la X-Alps. Du coup, je n'ai pas pu. C'était obligatoire et il était tout simplement impossible pour moi d'y participer. Et j'ai vu que quand on sort une fois de cette roue de hamster, on réalise seulement quel est l'effort que l'on fournit pour pouvoir, en fait, participer à cette compétition.

[00:07:29] Tant qu'on est dedans, on s'en rend compte. Ou alors, je ne m'en suis pas trop rendu compte. Peut-être aussi parce que j'étais là dès le début et que j'ai vécu cette transition où tout est devenu beaucoup plus professionnel, et donc que ça n'était pas si flagrant. Mais oui, c'était la raison. Et puis deux ans plus tard, soit quatre ans après 2013, je n'étais tout simplement pas dans le mood pour me dire que je repartirais.

[00:08:03] Toute cette période de préparation, ce n'était plus vraiment quelque chose que je voulais absolument faire. Tu as dit

[00:08:10] **Lucian Haas:** Roue de hamster. Pourquoi roue de hamster ?

[00:08:13] **Andy Frötscher:** Oui, c'est un hamster dans une roue, parce qu'en fait, on se réjouit tellement de la X-Alps, on se prépare, on arrive à la compétition. La compétition est toujours faite de hauts et de bas. Et plus la course dure, jusqu'à la fin, plus on se dit : qu'est-ce que je fais là, qu'est-ce que je fais là, je ne referai plus ça. Parce que ce sont simplement des épreuves énormes. Bien sûr, il y a aussi des moments tout à fait super. Mais c'est aussi très, très épuisant. Et vers la fin, on se dit : d'accord, je ne referai plus ça. C'est juste stupide ce que tu fais là. Bien trop d'efforts, trop de fatigue, non, je ne referai plus ça. Et dès que la course est finie, on s'assoit, quelque part où le temps est écoulé.

[00:08:58] Malheureusement, je n'ai jamais atteint la ligne d'arrivée après Monaco, ce qui a toujours été mon grand rêve. On s'assoit là, et ça dure peut-être cinq minutes. Et après, on réfléchit déjà à ce qu'on pourrait mieux faire la prochaine fois. Et oui, on rentre chez soi. Et on a toujours cette idée en tête : qu'est-ce que je peux changer ? Qu'est-ce que je devrais faire différemment ? Où ai-je fait une erreur ? Ou tout simplement, qu'est-ce qui n'était pas très bien ? Et on commence déjà à planifier les prochaines X-Alps. C'est pour ça que je dis que c'est un hamster, parce qu'on ne peut plus vraiment en sortir. Peut-être que si on ne le fait qu'une fois, c'est différent, mais quand on est dedans depuis plus longtemps, on pense direct : "oui, la prochaine fois ça, ça, ça".

[00:09:44] Il faut peut-être deux semaines pour récupérer à la maison. Et après, l'entraînement reprend déjà. Et on a déjà en tête les prochaines X-Alps.

[00:09:54] **Lucian Haas:** en vue. Ça ressemble presque à une sorte d'addiction. Alors, pourquoi est-ce que les X-Alps ont un potentiel addictif ? Je

[00:10:01] **Andy Frötscher:** je ne sais pas si c'est une addiction pour tout le monde. Je suis peut-être quelqu'un qui aime la compétition dans tous les domaines. J'ai commencé le ski à quatre ans et j'ai fait de la compétition dès mes sept ans. Ici, dans le Tyrol du Sud, les courses, les championnats régionaux et tout ça. Puis j'ai dû arrêter le ski parce que ça ne passait plus avec l'école. J'ai joué au foot pendant une très courte période. Ce n'était pas vraiment mon sport. Ensuite, j'ai commencé le cyclisme. À l'époque, c'était du vélo de route, il n'y avait que ça. Le VTT n'existait pas encore. Et là aussi, j'ai très vite repris la compétition. Et j'ai pratiqué à un niveau très élevé, encore une fois.

[00:10:52] Et là aussi, la rupture est venue assez vite. Je n'avais plus le temps pour l'entraînement intensif. Et j'ai vu que les autres étaient simplement meilleurs que moi, mais parce que je ne pouvais pas m'entraîner autant. Alors je me suis dit : j'arrête ça. Et c'est là que j'ai commencé le parapente. Et là aussi, j'ai assez vite trouvé ma place dans la scène de compétition.

[00:11:18] Et aussi, il s'agit toujours d'apprendre quelque chose de nouveau. Pas juste faire quelque chose et s'arrêter. Mais plutôt utiliser l'expérience que j'ai acquise pour la prochaine fois. Et peut-être mieux la faire. Et c'était en fait toujours un peu ma motivation pour le faire. Et parce que c'était comme ça que je le faisais. Parce que c'est quelque chose de spécial pour moi. Ce n'est pas le vol en compétition comme d'habitude, où on se rend à la compétition, on s'assoit et on attend. Et puis la trajectoire est donnée et tout ça. Mais on décolle, tout simplement, et on fait son truc. Et ça me fait vraiment beaucoup de plaisir. Et c'est pour ça que j'ai toujours adoré les X-Alps.

[00:12:02] **Lucian Haas:** Quand ce podcast sortira, la prochaine course X-Alps commencera justement. Je t'ai rencontré au Grubigstein il y a deux ans. On a un peu discuté. Je t'avais déjà demandé si tu serais peut-être disponible un jour pour un podcast. Tu avais dit oui. Ça a un peu dérivé dans la conversation à ce moment-là. On a aussi parlé des X-Alps. Et tu as dit, oui, dans deux ans, ce sera le 20e anniversaire. Donc 2003 était la première. 2023, c'est 20 ans plus tard. Et là, ça pourrait peut-être quand même t'intéresser de participer à nouveau. Quand il y a eu la nomination, j'ai attendu. Oui, quand est-ce que le nom d'Andy Frötz va apparaître ? Parce que je me suis toujours dit : hé, avec lui je veux faire un podcast, s'il dit, alors 20 ans plus tard, je me relance quand même.

[00:12:50] Mais tu n'étais pas là. Tu n'aurais pas voulu participer ? À quel point ça t'a tenté ? Et pourquoi tu ne t'es pas porté candidat ? Ou alors tu l'as fait et tu n'as pas été retenu ? Je ne sais pas du tout. Tu es déçu que je ne sois pas là ?

[00:13:01] **Andy Frötscher:** ... été ? Peut-être un peu.

[00:13:05] Non, j'aurais vraiment bien aimé participer. Et comme je te l'ai dit, j'avais déjà eu cette idée. Mais il y a eu quelques changements dans ma vie privée. Et pour moi, il y avait un plan que je devais mettre en œuvre. Pour moi, c'était très clair que je ne pouvais pas être à l'école, enfin, je suis professeur dans un lycée et je devais pouvoir travailler normalement. Parce que les X-Alps commencent toujours à la fin des cours, ou même cette année un peu avant la fin des cours. Et c'était toujours un stress absolu pour moi, parce que pendant les derniers jours de cours, j'avais aussi des conseils de classe et tout ça. Et puis, je devais partir pour les X-Alps au pire moment possible pour l'entraînement et la préparation.

[00:13:53] Et je me suis dit que si je participais à nouveau, je voudrais prendre une année sabbatique pour pouvoir vraiment bien me préparer. Je ne suis plus le plus jeune, il faut aussi le prendre en compte. On ne récupère plus aussi vite. Et il faut se préparer différemment. C'était mon plan. Mais ça n'a tout simplement pas été possible. Ce n'était pas faisable. Et c'est pour ça que je ne me suis même pas porté candidat, parce que ça n'aurait eu aucun sens de participer. Partir dans la course sans être bien préparé, ça n'aurait pas été logique. Mais Lukas Hofer m'a appelé. Et il aurait été là en tant que Team Italie 4.

[00:14:40] Et il m'a fait une super proposition, parce qu'il m'a dit qu'il aimerait bien participer. Et que je pourrais peut-être être avec lui en tant que supporter, si j'en avais envie. Et ça aurait été passionnant.

[00:14:51] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu aurais pu trouver le temps. Ça ne demande pas énormément de préparation, il suffit surtout d'être vraiment présent pendant la course. Lukas s'est blessé, ou plutôt il a eu une opération

au genou ou quelque chose comme ça et il ne peut pas participer maintenant. Est-ce que ça a été une grande déception pour toi ? Oui,

[00:15:10] **Andy Frötscher:** C'était déjà une grande déception. Bien sûr, la déception a dû être bien plus grande pour lui que pour moi. Ça m'aurait vraiment tenté. Et ça m'aurait fait super plaisir de faire tout ça sous un autre angle. Ça aurait été cool aussi, après 20 ans, après dix ou six fois — je dis après dix ans — d'y être en tant que supporter pour une fois, au lieu d'être un athlète. Ouais, mais c'est comme ça. Ça a déjà traîné pendant toute la saison d'hiver de biathlon pour Lukas, le fait que ça ne marche pas avec sa blessure. Et ouais, j'ai aussi vu que ça ne s'améliorait pas vraiment. Il a toujours essayé de s'accrocher à la paille,

[00:16:02] mais à un moment donné, j'ai aussi vu que ça devenait juste difficile. Même pour lui, alors qu'il est super en forme. Mais oui, le temps a simplement manqué. Et il a vraiment fait traîner les choses, il a tout essayé. Et comme tu l'as dit, encore une opération. Et puis il s'est encore blessé. Et alors, avec son médecin et son kiné, ils ont décidé que ce n'était pas possible.

[00:16:27] **Lucian Haas:** Selon toi, qu'est-ce qui est attirant dans la mission d'un supporter lors des X-Alps ?

[00:16:33] **Andy Frötscher:** Oui, ça dépend toujours un peu de quelle est la mission du supporter. Mon rôle aurait clairement été le côté aviation et la tactique. Ça veut dire que je n'aurais pas forcément été responsable de conduire la voiture partout et de cuisiner. Quelqu'un d'autre aurait fait ça. Pour moi, il aurait vraiment fallu s'occuper du vol, de la tactique, simplement de ces choses-là. Et c'est quelque chose qui me plaît énormément, ce que je fais d'ailleurs, comment dire, en tant qu'activité secondaire en été, en accompagnant des gens. Et là, ça aurait été un tout autre niveau, un tout autre palier, sur lequel j'aurais pu faire ça.

[00:17:21] **Lucian Haas:** Si tu ne participes pas, ni en tant que pilote ni en tant que supporter, est-ce que tu es quand même dans la fièvre de l'X-Alps ? C'est le genre de truc où tu te dis que tu vas vraiment toujours rester devant le live-tracking ? Ou est-ce que tu te rends peut-être même sur le parcours pour te dire : là, je veux juste ressentir un peu cette ambiance ?

[00:17:38] **Andy Frötscher:** Oui, je le ferai en tout cas. Je serai forcément présent au départ à Kitzbühel. Par contre, je vais devoir travailler un peu. Sinon, j'aurais été libre pendant la période de la X-Alps. Mais bien sûr, je ne vais pas faire ça. Par contre, je vais voir si je peux me rendre sur le parcours, voir quelques personnes, et je suivrai aussi le live-tracking parce que je me suis fixé pour objectif d'analyser tout ça de mon point de vue de supporter : qu'est-ce que j'aurais décidé, ce que Luki aurait pu faire ou ce qu'un athlète aurait pu faire. Juste prendre mes propres décisions et voir ensuite ce que l'athlète fait ou ne fait pas, comment ça se serait passé si j'étais parti là maintenant ou quelque chose comme ça.

[00:18:31] Just to watch it a bit, to be able to analyze it. That's what I've set out to do, so I'll definitely be there. And I want to go to the finish line again in Saal am See to soak up the atmosphere once more after 20 years.

[00:18:48] **Lucian Haas:** Aujourd'hui, avec le suivi en direct, on a l'impression d'être très proche de l'action d'un côté. On voit parfois vraiment comment ils tracent leurs cercles et tout ça. Mais d'un autre côté, on ne sait rien de la météo. On peut peut-être regarder une webcam et voir globalement le ciel, mais on n'en a pas vraiment le ressenti. C'est quoi pour toi, quand tu suis ça en direct en tant qu'athlète ? Est-ce qu'il te manque quelque chose ou est-ce que tu te dis : « Ah, je peux déjà beaucoup mieux me représenter ça qu'un pilote lambda qui n'y a jamais été, il ne peut pas du tout se projeter » ? Enfin, est-ce que tu te crées une sorte d'image complémentaire au suivi en direct parce que tu te dis : « J'ai cette expérience, à partir de laquelle je peux générer cette image » ?

[00:19:29] **Andy Frötscher:** Oui, je pense que c'est différent. Je sais bien que les décisions qu'un athlète prend ne sont pas toujours celles que prendrait quelqu'un qui regarde depuis chez lui. Ces décisions ont toujours une raison. Je me rappelle aussi de mon époque, beaucoup ont écrit dans les commentaires ou ont dit après dans les discussions : « Mais pourquoi es-tu resté si longtemps là-haut ? Pourquoi n'as-tu pas démarré ? » et tout ça. Et c'était souvent parce que j'avais du vent arrière. Mais comme tu le dis si bien, on ne peut pas le voir de l'extérieur. Et je pense que je peux bien mieux comprendre les athlètes comme ça. Là, je me dis : « Ok, s'il partait maintenant, il s'envolerait. »

[00:20:18] Mais il doit y avoir quelque chose qui l'empêche de voler ou qui le pousse à atterrir, et tout ça est lié. Il y a aussi l'effort physique, comment on se sent physiquement, comment on se sent mentalement. On peut aussi tomber malade pendant la course. Ça m'est arrivé aussi. J'avais pris froid, j'avais de la fièvre et j'étais sur le point d'abandonner parce que je me disais : bon, je dois passer par-dessus le Großglockner, par la route de haute montagne du Großglockner. Il neigeait en haut. Il faisait froid et je me suis dit : Robert, comment je vais passer là ? J'ai de la fièvre, j'ai des frissons. Ça n'a aucun sens. Et ces choses-là, le spectateur à la maison ne les voit pas.

[00:21:04] Et oui, je peux mieux comprendre ça maintenant. D'accord, ça doit être la raison pour laquelle il décide ça.

[00:21:12] **Lucian Haas:** La première édition de X-Alps est, en quelque sorte, légendaire. Raconte-nous un peu comment c'était à l'époque. Qu'est-ce qui était si différent par rapport à aujourd'hui pour X-Alps ? Les gens ne voient que ce qui se fait actuellement. À quoi ressemblait X-Alps il y a 20 ans ?

[00:21:29] **Andy Frötscher:** Oui, l'X-Alps il y a 20 ans, c'était une aventure, tout simplement. On peut à peine imaginer qu'à l'époque, on n'avait pas Internet. On avait presque aucune information météo. Nos prévisions météo, on les recevait chaque jour en trois pages de SMS. Tout le monde ne connaît plus ça aujourd'hui.

[00:21:50] SMS, météo du Dachstein jusqu'à Monaco. Et en fait, tout y était. De la super thermique à la pluie, en passant par les orages, tout était là. Et on n'avait pas toujours la possibilité, en cours de route, de voir comment la météo allait évoluer. À l'époque, on regardait encore beaucoup la télé. On regardait simplement les prévisions météo le soir. On ne l'avait pas. Et on allait souvent simplement à la montagne le matin. Et puis on était surpris par un vent arrière ou autre chose. C'était une chose. L'autre, c'était déjà notre état d'esprit. Enfin, je dois aussi parler pour moi ici, parce qu'il y en avait d'autres qui voyaient les choses différemment.

[00:22:36] Pour moi, c'était un événement de vol et pas une compétition de randonnée. Je ne m'étais pas préparé physiquement de manière spécifique. J'avais toujours eu une bonne condition physique parce que je venais du sport d'endurance, le cyclisme. Mais pour moi, le vol, le départ de la première X-Alps n'était pas fixé à un jour précis, comme c'est le cas aujourd'hui, mais le départ était simplement effectué au cours d'une semaine. Et c'était quand de bonnes conditions de vol étaient prévues. C'était aussi l'état d'esprit des organisateurs. Et on était assis à Ramsau am Dachstein et on a vu que la météo ne serait pas très bonne. Comment est-ce qu'on démarre maintenant ?

[00:23:21] Et puis, il y a eu une petite fenêtre de vol et c'est là qu'on a décollé. Mais on n'est pas partis avec l'idée de simplement atterrir et de repartir immédiatement à pied, non, on atterrit et on reste là. Et s'il fait beau la fois suivante, on continue de voler. Et oui, ce n'était pas comme ça. On a dû y aller à pied. Et pour moi, c'était aussi le fait que personne ne me connaissait. J'étais le petit Andi du Tyrol du Sud qui se retrouvait soudainement au départ avec le champion du monde Kaspar Hänni et qui a rencontré Hannes Arich. Le directeur de course à l'époque était Steve Cooks. Également champion du monde, d'après ce que je sais. Et Will Gett était là aussi.

[00:24:07] C'était le recordman du monde en vol de distance. Donc, tous les gens que je connaissais via les magazines. Et soudain, j'étais là avec eux. C'était déjà quelque chose de très spécial. Mais comme je l'ai dit, nous étions des aventuriers. Nous avions des cartes papier. Aujourd'hui, plus personne n'a de carte à la main. Aujourd'hui, tout le monde a les cartes sur son téléphone. Et quand on avait volé loin et qu'on n'avait pas de carte de la nouvelle zone, on devait regarder comment on allait...

[00:24:36] **Lucian Haas:** ... comment on s'en sortirait. Est-ce que tu entraais aussi dans les magasins pour dire : « J'ai besoin d'une carte topographique de ce coin-là » ? Ou comment ça se passait ? Oui, ça arrivait aussi.

[00:24:45] **Andy Frötscher:** Ou alors, on demandait simplement aux gens par où on pouvait passer. Ils n'ont pas du tout compris ce qu'on était en train de faire. Mais oui, soit on se procurait rapidement une carte, soit on appelait le support. Il m'est arrivé d'être en l'air et de regarder le parcours. J'ai une mémoire photographique et je savais qu'il devait y avoir quatre vallées à traverser. J'en viens d'une et puis il y en a encore trois. Et soudain, il y en avait cinq. Je me suis dit que ça ne pouvait pas être normal. Les Autrichiens n'ont pas pu construire une vallée d'un coup ou quelque chose comme ça. Ouais, et là, je dois d'abord appeler Florian pour lui demander et lui dire : « Écoute, je suis là et là, il me manque une vallée, je dois voler où ? » Ouais, c'était déjà assez aventureux, tout ça.

[00:25:32] Quel équipement avais-tu à l'époque ?

[00:25:35] **Lucian Haas:** 20 kilos sur le dos, oui. C'était l'équipement de base. Mais c'était déjà un sellette de type allongé, ou c'était encore un sellette classique, ouvert, avec lequel on volait à l'époque ?

[00:25:44] **Andy Frötscher:** Non, c'était à l'époque l'un des premiers sellettes de type allongé, vraiment allongé. Aujourd'hui, ce sont en fait des sellettes à siège avec des protections, mais à l'époque, c'était une vraie sellette allongée, mais je crois que la sellette pesait seulement huit kilos sans le secours, je crois. C'était un blindé avec des protections, donc des protections en mousse, puis encore du plexiglas à l'intérieur, une sorte de plaque en plexiglas, et oui, tout était super lourd, même mon aile. C'était une AWACS de Gradient. Ce n'était pas une toile légère, elle était aussi lourde et les sacs à dos, avec un truc pareil, plus personne n'y va aujourd'hui. Ils arrivaient jusqu'aux genoux.

[00:26:29] C'était déjà une époque un peu différente,

[00:26:33] **Lucian Haas:** Oui. Est-ce que vous aviez aussi, à l'époque, surtout parce qu'on n'avait pas vraiment de contact avec les supporters, le suivi en direct n'existait même pas encore sous cette forme, est-ce que tu avais par exemple un sac de bivouac, un sac de couchage ou quelque chose avec toi, au cas où tu descendrais quelque part dans le "nowhere", tout en haut dans la zone alpine, et que tu te dirais : "Bon, il faut que je puisse survivre ici d'une manière ou d'une autre" ? Non, c'était

[00:26:56] **Andy Frötscher:** Pour nous, l'idée qu'on atterrisse quelque part en altitude et qu'on y reste n'a jamais vraiment été là. En fait, on a toujours pensé qu'on atterrirait dans la vallée. Le fait d'atterrir en haut et éventuellement de dormir ou de rester là-haut, ça n'est venu que plus tard. C'est là qu'on a vu que, d'accord, voler toujours vers la vallée ne servait pas à grand-chose. Pour nous, c'était juste différent. Nos voitures n'étaient pas non plus très bien équipées pour dormir dedans systématiquement ou quelque chose comme ça. En fait, on dormait dans des pensions. On marchait toujours jusqu'au village suivant le soir, ou c'est moi qui marchais jusqu'au village suivant et je dormais dans une pension que Florian avait organisée avant.

[00:27:44] C'était plutôt notre philosophie à nous sur tout ça, mais j'ai fini par voir que ce n'était pas tout à fait l'idéal.

[00:27:52] **Lucian Haas:** Avec 20 kilos sur le dos, c'était quoi la plus longue distance que tu as faite comme ça ?

[00:28:00] **Andy Frötscher:** Avec les 20 kilos ? En 2003, je ne me rappelle pas très précisément du kilométrage. Je me souviens avoir atterri à St. Johann in Pongau le premier jour et j'ai marché jusqu'à Zell am See, et là, j'étais déjà épuisé. C'était déjà une catastrophe. Mais en 2003, je n'ai pas marché beaucoup non plus, parce que je n'étais pas préparé physiquement pour ça. Donc, à l'époque, ce n'étaient pas vraiment de longues distances. J'ai réussi un vol très long, ça, parce que j'ai simplement misé sur le vol. Je ne sais pas exactement si c'était le plus long que j'ai fait à l'époque, mais certainement l'un des plus longs. Et j'ai aussi réussi à faire moins un kilomètre.

[00:28:48] Moins un ? Oui, moins un. Comment est-ce qu'on fait pour...

[00:28:53] **Lucian Haas:** on vole ou on marche un kilomètre moins ?

[00:28:57] **Andy Frötscher:** Oui, je suis monté au décollage à DeSantis le matin. Enfin, toujours des décollages officiels, parce que ce n'était pas comme ça. On va quelque part sur une alpage, sur une prairie, et on décolle là. Et en bas, à DeSantis, ils ont dit : « Oui, monte au décollage demain. Et ensuite, tu décolles de là. » Alors je suis monté et il y avait du vent arrière, du vent arrière, du vent arrière. Et à un moment donné dans l'après-midi, pas très tard, plutôt en début d'après-midi, c'était devenu possible de décoller. Je suis parti et j'ai fait une chute lamentable. Et à l'époque, je n'avais pas encore cette idée de me dire : « Oui, je continue de voler tant que je peux, et je remonte quelque part pour repartir. » Et j'ai cherché et cherché.

[00:29:42] C'est pas possible que je ne trouve aucune thermique là-bas. Et je me suis directement réatterri en bas à la station de vallée. J'avais évidemment une énorme boule au ventre, j'étais complètement furieux. Florian est arrivé et je lui ai dit : « Je m'en fous, je remonte encore une fois. C'est pas possible que je n'arrive pas à m'en sortir. » Et je suis remonté encore une fois jusqu'à ce décollage. Mais c'était déjà relativement tard. Le vent était bon, mais plutôt fort. La brise de vallée passait déjà par-dessus l'Oberalppass. Et je suis décollé. C'était juste du vent, du vent, du vent, du vent, du

vent. J'ai même volé à l'envers par moments et je me suis réatterri à un kilomètre derrière la station de vallée. Ouais, et j'étais tellement énervé que j'ai dit : « Aujourd'hui, je ne fais plus rien du tout. »

[00:30:27] Je suis monté deux fois au décollage, ça ne servait plus à rien et on a juste dormi là. Et puis on a dormi à un kilomètre derrière l'endroit où on avait passé la nuit la veille. Oui, et le lendemain on a continué. Mais j'ai fait énormément de marche parce que la météo était devenue mauvaise.

[00:30:45] **Lucian Haas:** Tu as participé six fois aux X-Alps, tu as dit. Participer, ça veut dire qu'il faut investir beaucoup de temps, mais aussi pas mal d'argent. Est-ce que tu as une idée de ce que tu as concrètement déboursé financièrement pour tes six participations aux X-Alps ?

[00:31:05] Non,

[00:31:06] **Andy Frötscher:** J'avais toujours quelques sponsors pour la course. Et le temps passé à la préparation, je ne l'ai jamais vraiment considéré comme un investissement financier. Bien sûr, il faut acheter des baskets, manger, je ne sais quoi. Mais je devrais le faire de toute façon. Je ferais du sport même sans ça. Et pour les X-Alps, j'ai souvent fait le point à zéro. Je crois qu'une fois, il nous est resté 1000 euros. Puis c'était encore une année où j'ai rajouté 1000 euros. Mais globalement, c'était toujours un jeu à somme nulle. Et oui, ça a toujours fonctionné. Pour moi, c'était simplement une question de : si je ne paie pas vraiment beaucoup, je ne veux rien gagner.

[00:31:57] Quand j'y participe, ça me fait plaisir. Et c'est le plus important.

[00:32:01] **Lucian Haas:** Maintenant, tu es au Tyrol du Sud. Là, les Alpes sont quasiment devant la porte. Mais il y a aussi des participants à la X-Alps qui viennent de Nouvelle-Zélande, du Brésil, d'ailleurs. Ils doivent d'abord payer le vol. Ils doivent louer un gros bus ici. Enfin, pas forcément énorme, mais louer une voiture et d'autres trucs. Ça peut vite monter à quelques milliers. Est-ce que ce n'est pas un peu injuste, au fond ?

[00:32:24] **Andy Frötscher:** J'en ai discuté assez souvent avec Hannes Aich. Je lui ai exposé mon opinion et mon point de vue. Je trouve ça absolument injuste. Et j'ai toujours trouvé ça un peu dommage de la part de l'organisation qu'ils ne cherchent pas un peu de compensation. J'ai toujours dit que pour moi, peu importe. Je peux monter dans la voiture. Je suis au Dachstein assez vite. Je suis à Monaco assez vite. Mais je connais des athlètes. L'un d'eux vient du Brésil, il est venu en avion, il s'est acheté une voiture ici avec l'argent du vol retour. Et il a participé à la X-Alps. Après, il n'a pas pu vendre la voiture comme il le voulait. Et il ne lui restait plus d'argent pour rentrer chez lui.

[00:33:11] Ce sont des choses pour lesquelles je me dis que ça ne devrait pas être comme ça. L'organisation aurait certainement pu faire un peu mieux. Ils n'auraient pas eu à tout payer pour les gens qui viennent de loin. Mais ils auraient pu simplement les aider avec du sponsoring. Avec des trucs pas chers. Ça aurait déjà été bien. Ça aurait peut-être rendu toute la scène un peu plus professionnelle. Mais ce n'est pas le cas, et ça ne l'a pas été.

[00:33:43] **Lucian Haas:** C'est le fait que les pilotes, avec leurs performances et parfois aussi avec leur argent, alimentent en fait une machine marketing. Est-ce que c'est discuté entre les pilotes ? Genre, est-ce qu'on se dit : on veut ça ? Ou est-ce que c'est juste accepté en silence ? Ça veut dire que si on veut participer à ce Red Bull, comme on dit, X-Alps, on l'accepte ? Ou est-ce qu'on se contente de dire qu'on fait partie de cette machine ?

[00:34:09] **Andy Frötscher:** Oui, on accepte le fait de faire partie de cette machine. Mais on s'est déjà opposé à certaines choses. Bien sûr, tout le monde n'était pas d'accord. Mais certains n'ont pas tout à fait bien perçu certains aspects. Et oui, il y a eu des discussions, des différends, je dirais, un peu des batailles de tranchées. Mais on a toujours essayé de résoudre tout ça de manière à ce que tout le monde soit d'accord. Mais bon, on ne peut pas toujours tout vouloir. Les organisateurs font en sorte de faire leur travail. Et les athlètes doivent faire en sorte de faire le leur. C'est très important de ne pas se perdre dans des disputes ou quelque chose du genre.

[00:35:00] Donc, il faut se concentrer sur ce que l'on doit faire soi-même. Et ensuite, il faut voir comment en tirer le meilleur pour soi. Et ça varie. L'un dit : « Je participe simplement avec plaisir. Même si je dois y mettre un coup de collier, c'est comme ça. » Et l'autre dit : « Oui, c'est dommage que je doive tout payer moi-même. » Ou comme tu l'as dit, pour les gens qui viennent de loin, c'est vraiment une charge financière. Mais ils le savent à l'avance. Et oui, ils doivent simplement s'en occuper avant et voir comment ils gèrent ça.

[00:35:32] **Lucian Haas:** résoudre. Parmi toutes tes expériences en X-Alps, il y a toujours un moment fort où tu te dis : « Je veux absolument raconter ça plus tard à mes petits-enfants ou à n'importe qui. » Je ne sais pas si tu auras des petits-enfants un jour, mais c'est le genre de chose que tu veux transmettre plus tard. C'est une histoire qui s'est gravée dans ma vie.

[00:35:55] **Andy Frötscher:** Il y a tellement d'histoires. Quand quelqu'un assiste à mes conférences et m'écoute, il se rend compte qu'en fait, je pourrais ne jamais m'arrêter de parler, parce que ce sont tellement d'expériences marquantes qui restent en mémoire. Ce n'est pas une seule chose. Et on ne peut pas dire que telle est la meilleure. Que ce soit dans le positif ou le négatif. C'est une quantité énorme. Et je ne pourrais rien mettre en avant maintenant. Bien sûr, les choses qui remontent à seulement quelques années, celles qui se sont passées vers la fin de mon expérience X-Alps, sont un peu plus présentes que celles du début. Mais pour moi, c'est toujours pareil, j'ai associé énormément de choses à des images. Et quand je vois ces images, tout me revient en tête.

[00:36:40] C'était là et c'était ça. Je ne peux pas dire ce qui était le mieux. Pour les débuts, c'était sûrement la remise des prix en 2003 avec l'actuel prince de Monaco, Albert. C'était déjà un moment fort. C'était vraiment cool parce qu'en général, on ne le croise pas souvent. C'était déjà un moment fort que l'athlète passe, vous serre la main, et qu'il s'intéresse à vous. Il a regardé les vidéos qu'ils avaient déjà montées et il était très impressionné. C'est un sportif lui aussi. Il était skieur de haut niveau aux JO et tout ça. Il sait ce que ça représente. Et c'était déjà... C'était déjà l'un des moments forts, je dois bien le dire.

[00:37:26] Mais il y a eu aussi plein d'anecdotes marrantes sur la piste quand je me suis battu contre les Japonais. J'ai énormément de choses à raconter là-dessus. À mes petits-enfants et à tous ceux qui aiment

[00:37:41] **Lucian Haas:** ...écoute. Tu viens de dire que lors de mes conférences, on le ressent aussi. Ça veut dire que tu es aussi quelqu'un qui aime transmettre son savoir. Quels sujets te tiennent particulièrement à cœur ?

[00:37:55] **Andy Frötscher:** En fait, il s'agit d'abord du vol de longue distance. Et du vol de longue distance en toute sécurité. Je suis quelqu'un qui a réalisé, au fil de mon expérience, qu'on peut apprendre énormément des autres. Avant, ce n'était pas comme ça. Avant, on partageait peu de connaissances. Chacun faisait en sorte de ne rien expliquer aux autres. Et aujourd'hui, c'est différent. Il s'agit beaucoup de transmettre du savoir, d'aider les autres pour qu'ils n'aient pas à vivre eux-mêmes les mauvaises expériences que nous avons dû traverser. Je pense que c'est pour moi le plus important.

[00:38:40] On peut vraiment dire aux gens : « Écoute, avec cette météo, n'y va pas, ça ne vaut pas le coup, ça ne sert à rien. » Je suis du genre à être contre le vol en Föhn pour la plupart des pilotes. C'est quelque chose qui est déjà un peu minimisé maintenant. Le Föhn a différentes facettes, on peut dire que c'est protégé, et ainsi de suite. Mais je dis toujours : qu'est-ce que ça t'apporte, pourquoi est-ce nécessaire ? On peut transmettre énormément de choses là-dessus. Mais aussi pour la planification des itinéraires et tout ça. Aujourd'hui, les gens peuvent aussi beaucoup bénéficier des pilotes expérimentés. Et aussi un peu l'attitude psychologique.

[00:39:27] C'est aussi toujours un sujet pour moi. Le fait que beaucoup de gens ne fassent pas de longue distance parce qu'ils sont bloqués dans leur tête par certaines choses. Et je les aide un peu là-dessus, tout en essayant moi-même de nouvelles choses régulièrement. Je me demande ce qu'on pourrait faire pour que ce soit plus amusant, pour que ça ne devienne pas monotone. Mais aussi pour rester motivé à continuer de voler et à faire...

[00:39:52] **Lucian Haas:** Plus de plaisir, pas monotone, tu as dit. Eh bien, ça fait 30 ans que tu fais du parapente. Est-ce qu'il t'est parfois arrivé, même après 30 ans de parapente, que ça devienne monotone de voler ?

[00:40:05] **Andy Frötscher:** Oui, pas forcément. Je ne suis pas le genre de personne qui doit, par exemple, voler 20 fois par an le triangle FAI à la frontière.

[00:40:17] Ça me barberait, et c'est pour ça que je ne le fais pas. Je préfère voler sur une route ou un itinéraire que personne n'a jamais fait. Ou si la météo n'est pas terrible, j'essaie un truc. Ou si quelqu'un dit que c'est impossible, j'essaie quand même. Et ça prend généralement plus de temps pour s'en sortir et accomplir quelque chose. Ça ne se fait pas en un clin d'œil. Pour moi, ce sont un peu plus les défis, et c'est pour ça que ça ne devient pas ennuyeux. Mais avec

le temps, j'apprécie aussi ces vols très tranquilles. Même quand ce n'est qu'un vol en plané en automne, je regarde toutes les couleurs qu'on peut voir et la lumière. J'adore prendre des photos dans les airs.

[00:41:02] Je ne m'ennuie pas vraiment, non. Et je ne me souviens même pas avoir dit une fois que c'était ennuyeux. En fait, non, pas du tout.

[00:41:11] **Lucian Haas:** Est-ce que tu étais quelqu'un qui volait pour les points de XC, ou qui les recherchait, genre, je dois finir la journée en étant le vainqueur du jour ou avec au moins plus de points que les autres membres du club ici en Südtirol ou quelque chose comme ça ? Est-ce que tu étais un pilote compétitif sous cet angle et est-ce que tu es devenu plus tard quelqu'un qui se dit : « Bon, je vole ma route spéciale, je sais que je m'amuse » ? Peut-être que les points de XC ne sont finalement pas si importants ou qu'il n'y en a pas tant que ça qui s'accumulent. Mais tu sais que tu as fait un super vol pour toi. Mais est-ce que c'était différent avant ? Pas vraiment.

[00:41:52] **Andy Frötscher:** Parce que moi, je suis prof depuis assez longtemps maintenant et beaucoup de gens disent : « Oh, les profs, ils ont toujours du temps. » Mais en fait, je n'ai pas de temps quand il fait beau, c'est le week-end que j'ai du temps. Si mercredi est une super journée pour un vol de distance, je ne peux pas aller voler. Je ne peux pas dire à l'école : « Je ne viens tout simplement pas. » Et j'ai vu que si c'est une bonne journée de vol le week-end, je peux être en tête du classement de la journée. Oui, c'est vrai, c'est aussi très sympa et joli. Et quand ça arrive, c'est cool. Mais je n'ai jamais une chance au classement général, parce que les autres peuvent simplement prendre un jour de congé. Et moi, je ne peux pas. C'est pour ça que pour moi, ce n'était jamais vraiment le point où je me disais : « Là, je veux être en tête. »

[00:42:39] Ça ne marche tout simplement pas. Et si ça ne marche pas, je n'ai pas besoin de m'y mettre. Comme je l'ai dit, être premier au classement du jour, c'est plutôt sympa. Mais c'est aussi toujours difficile parce qu'on ne sait pas ce que les autres volent, ni jusqu'où ils vont. C'est souvent un peu le fruit du hasard. Les autres volent bien aussi, ils vont loin. Et oui, j'ai du respect pour tous ceux qui volent plus loin que moi.

[00:43:09] **Lucian Haas:** Dans l'un de tes discours, tu en as fait un tout de suite avec le groupe Wassergruppe, on peut aussi le regarder en vidéo. Et il y a un passage vraiment sympa que tu as raconté. Tu as dit que pour le vol de distance, tu donnes des prénoms de femmes aux points de passage où tu te rends. Pourquoi ?

[00:43:29] **Andy Frötscher:** Oui, ça m'est venu à l'esprit parce que d'habitude, lors des compétitions et tout simplement dès qu'il y a des points de passage, on appelle ça Turnpoint 1, Turnpoint 2, Turnpoint 5 et je ne sais quoi. Et je trouvais ça super ennuyeux. Ça ne motive pas du tout. Et on peut aussi se tromper, on finit par les confondre. Et puis, on a participé au Dolomiti Superfly à Levico, Robert, mon pote et moi. Et j'ai dit à Robert : « Écoute Robert, je vais essayer un truc. Ce truc de Turnpoints, ça ne me convient pas. Je vais donner des prénoms de femmes aux points de passage. » Et là, il me dit : « Andi, tu es complètement dingue. » Et je lui réponds : « Non, non, je ne suis pas complètement dingue, je pense juste que c'est drôle. »

[00:44:14] Soit on prend le nom de quelqu'un qu'on connaît là-bas, soit celui d'une athlète que je trouve géniale, ou un truc du genre. On essaie, tout simplement. Et là, il me dit : si tu le veux bien, on fait comme ça. Et à Veltri, je connais Martina Centa, qui vole aussi. Et là, il y a eu ce lien. On vole chez Martina. Du coup, ce premier point de virage, c'était Martina. Et oui, c'était vraiment marrant de voir comment on avait soudainement une motivation complètement différente pour voler vers ce point de virage. En général. Parce qu'avant, on se demandait toujours : "Comment on va arriver là ? Si on monte là-haut, il faut qu'on voie Martina aujourd'hui, parce que demain ça ne va pas, et tout ça."

[00:45:02] Dans la discussion, c'était vraiment très drôle et pas juste le Turnpoint à chaque fois. Et même dans l'épisode, c'était toujours genre, oui, ça a été sympa. Et j'ai vu que ça m'a motivé. Robert s'est amusé. Il a ri. Et oui, pour moi, c'était en fait une très, très bonne expérience. Ça n'a pas besoin d'être un nom de femme. Ça peut aussi être, je l'ai dit à l'époque aussi, quand les gens disent que je veux voler jusqu'à tel ou tel endroit, on peut dire qu'on va se chercher une récompense, une bière ou quelque chose ou une glace. Et maintenant, par exemple, pendant mes semaines de vol de distance, c'est très souvent la Eisdiele à Sand in Taufers, genre, oui, je vais à la Eisdiele, comme ça.

[00:45:50] Et puis on sait, le point de repère, c'est la glacier, ou l'objectif, c'est la glacier, on sait que c'est Sand in Taufers. Et les gens se réjouissent parce qu'ils ne disent pas : « je vais voler jusqu'à Sand in Taufers », mais « je vais à la glacier et il y aura une bonne glace quand j'arriverai ». C'est aussi cette notion de récompense. Et oui, on peut faire un

peu de jeu comme ça. Pour moi, à l'époque, c'étaient ces noms de femmes avec lesquels j'ai essayé une fois.

[00:46:13] **Lucian Haas:** Quand tu dis que tu fais des semaines de vol de distance, comment peut-on bien accompagner un groupe entier de pilotes ? Parce que tu as peut-être des niveaux très différents, des gens qui peuvent déjà assez bien voler en thermique et en vol de distance, qui ont de l'expérience, et peut-être d'autres qui disent : « Eh bien, il faudrait d'abord leur apprendre correctement à centrer, pour qu'ils voient que c'est possible ». Comment fait-on pour rassembler un tel groupe ?

[00:46:40] **Andy Frötscher:** Oui, tu as raison. Le niveau est devenu très, très varié avec les années. On avait des gens qui volaient vraiment lentement, qui commençaient tout juste les vols de distance, et d'autres qui avaient déjà beaucoup d'expérience. On a un peu divisé ça maintenant. On a fait en sorte de regrouper les pilotes de même niveau. Pour moi, la mission, c'est simplement de garder le meilleur aperçu possible en tout temps. Je dois faire beaucoup d'allers-retours entre les gens, voler très vite, et je peux alors dire aux pilotes de devant qu'ils peuvent aller là-bas, faire ceci, cela, et ainsi de suite. On a toujours défini une ligne de base, où on disait que ceci ou cela serait possible aujourd'hui, qu'on pouvait le faire, pour qu'on reste vraiment tous sur la même ligne environ, et pas un à gauche et l'autre à droite, parce que là, ça ne marcherait pas.

[00:47:37] Et puis, je choisis souvent les trajectoires de manière à avoir un segment où les gens volent vers un point puis reviennent, pour que je puisse les recroiser. Comme ça, les meilleurs peuvent déjà prendre de l'avance, avoir un point de virage quelque part et revenir. Et ceux qui sont moins bons, quand ils reviennent, peuvent simplement faire demi-tour et voler encore un peu avec eux, et ainsi de suite. Et comme je l'ai dit, je dois juste m'assurer de passer un certain temps avec les moins expérimentés. À un moment donné, quand je vois que ça ne peut tout simplement plus avancer, je dois leur dire : « Maintenant, regarde par toi-même si tu peux encore aller plus loin ». Ça dépend aussi du temps qu'il reste, ils ne volent pas éternellement. Souvent, je leur dis : « Je pense que c'est assez pour toi maintenant, écoute ton instinct, regarde si c'est encore possible ».

[00:48:25] Et souvent, ils veulent aussi atterrir eux-mêmes quand ça devient difficile ou quelque chose comme ça. S'ils s'envolent vers la vallée et qu'ils commencent à avoir des problèmes, je sais, d'accord, maintenant je peux les suivre. Et ça passe. Enfin, je vois généralement les gens et ce n'est pas facile, mais j'y arrive plus ou moins.

[00:48:46] **Lucian Haas:** ...bien ensemble, je pense. Ça veut dire que tu fais des allers-retours, tu as une radio, tu communique avec les gens ou tu spirales vers eux pour tourner avec eux, les tirer vers le haut et leur dire : « maintenant, on fait comme ça, un peu plus serré » ou quoi que ce soit ?

[00:48:58] **Andy Frötscher:** Oui, exactement. Tout dépend. Si c'est plutôt difficile, je ne fais pas toujours des spirales pour descendre, parce que je dois aussi faire attention à ne pas couler moi-même ; je les aide peut-être plutôt par radio. Je sais déjà où se trouvent les thermiques et les sources de thermique, donc je peux envoyer les gens assez précisément et je sais aussi, d'accord, là ça devrait marcher. Et la plupart du temps, ça marche. Ou alors, je descends vraiment pour les aider à faire des cercles et à prendre de la vitesse, ou je vole avec eux sur une certaine distance, une certaine route, je prends un raccourci, surtout avec ceux qui ont des ailes un peu moins performantes. J'ai aussi des gens avec moi qui volent avec des ailes A. Il y a deux ans, on était sur la crête principale à plus de 4000 mètres,

[00:49:50] juste avec une aile de catégorie A. Enfin, il n'y a pas de limite, contrairement à ce que beaucoup de gens croient. Il ne faut pas forcément avoir une aile de haut niveau pour faire ça, et ce n'est absolument pas le cas. Mais avec des gens comme ça, je dois plutôt chercher des raccourcis pour qu'on puisse rattraper les meilleurs. Mais oui, je dois mettre toutes mes compétences à profit. Mais ça doit aussi être vraiment sympa pour toi. Ça me plaît énormément. Mais c'est aussi très fatigant. À la fin de la journée, je suis complètement épuisé, parce qu'en fait, je dois voler pour huit personnes, donc pour sept participants et moi.

[00:50:29] **Lucian Haas:** Et les garder tous dans l'œil. Est-ce que tu utilises de la technologie aujourd'hui pour, par exemple, avoir une sorte de suivi en direct et dire : « là, je vois mon groupe, je les ai regroupés dans un suivi en direct », et là je peux regarder qui est en avance et qui est en retard ? Ou est-ce que tu dois vraiment tout garder dans l'œil, vraiment avec tes propres yeux ?

[00:50:49] **Andy Frötscher:** J'essaie toujours de garder un œil sur tout quand c'est possible. Si à un moment donné je ne sais vraiment plus où sont les gens, surtout vers la fin de la journée, alors je regarde où ils se dirigent. Là, je peux aussi consulter le live-tracking. Mais c'est très souvent le cas que ça ne fonctionne pas correctement, que quelqu'un s'est éteint et ne remarque même pas que ça ne marche plus, par exemple. Ça ne fonctionne pas toujours parfaitement. J'essaie, quand c'est possible, de vraiment garder les gens en vue et de voir où ils sont. Ils me font souvent aussi simplement un retour. Je fais ce saut en tandem et là, je les revois tout de suite. Alors je sais à nouveau, ah oui, il est là. Et je peux alors continuer à les aider.

[00:51:31] **Lucian Haas:** Lors de la préparation de cette discussion, je t'ai aussi demandé sur quel sujet tu aimerais peut-être partager quelque chose avec la communauté. Et tu as répondu : le pouvoir des pensées positives dans le sport aérien. En quoi consiste ce pouvoir des pensées positives et quelle est son importance ?

[00:51:50] **Andy Frötscher:** Oui, je pense que ça joue énormément. Dans toutes les autres disciplines sportives, il y a des psychologues du sport qui accompagnent les athlètes. Et dans le parapente, on fait assez peu dans ce domaine. Pour moi, c'est insuffisant. Surtout pour lever les peurs. Pour que l'on s'amuse simplement à voler et qu'on ne se bloque pas à cause de certaines angoisses. Ou comme je l'ai dit, pour se fixer des objectifs. Où est-ce que je veux aller ? Spécialement avec le vol de distance, le cross-country. Les gens ne partent pas parce qu'ils pensent toujours à la voiture.

[00:52:39] C'est justement ce blocage. La voiture est là et si je décolle maintenant, je ne pourrai plus retourner à la voiture. Et c'est toujours très intéressant pour moi quand on inverse la situation. Si, par exemple, concernant la voiture, on ne va pas au téléphérique en voiture et au décollage en téléphérique pour ensuite ne pas décoller parce que la voiture est au téléphérique, mais qu'on laisse la voiture quelque part et que la voiture devient soudainement une motivation. Parce que je veux bien rejoindre la voiture. Je prends la voiture le matin pour aller là-bas, je la laisse, je prends les transports en commun jusqu'au téléphérique, je monte en téléphérique et alors c'est une motivation pour rejoindre la voiture. On inverse complètement le truc. Et d'un coup, on a une pensée positive au lieu de ce frein.

[00:53:24] Ou se récompenser, c'est aussi quelque chose que j'ai appris : je t'ai dit tout à l'heure, j'ai écouté le podcast de Maximilian, que beaucoup de gens, quand ça ne se passe pas bien et qu'ils doivent, selon eux, atterrir trop tôt, sont en colère, ils jurent, ils font des scènes et ils s'énervent. Et moi, je suis quelqu'un qui n'aime pas du tout ça, parce que c'est absolument négatif. Parce que la toute première chose, c'est d'être content d'avoir atterri en bonne santé, parce que ce n'est pas acquis. J'ai aussi dû apprendre ça. Avant, pour moi, c'était logique et j'étais en colère quand j'avais raté mon saut. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Aujourd'hui, je sais que ça aurait pu mal tourner. Ou que je n'aurais pas réussi mon saut ?

[00:54:11] Ça aurait pu mal tourner. C'est aussi une pensée qu'on peut avoir, parce qu'on ne sait pas ce qui se serait passé. Et puis on se dit : bon, ça s'est bien passé. J'analyse très brièvement pour moi ce que j'ai fait de mal, pourquoi je suis là et que je n'ai pas réussi ce saut dans la vallée ou quoi que ce soit. Ça prend cinq minutes. Je m'accorde ce temps. Je peux aussi être en colère contre moi-même. Mais après, c'est bon. Et je me demande : est-ce que j'ai bien fait ? Oui, en fait, oui. C'est fait. Alors je peux me récompenser ? Et là, je vais boire une bonne boisson que j'aime bien, ou je me prends une glace pour me récompenser, genre. Mais je suis aussi quelqu'un qui se punit quand je sais que ça a été vraiment mauvais. Là, je me dis : OK, aujourd'hui, pas de glace.

[00:54:57] C'est fini. Et si tu transpires maintenant, peu importe. La prochaine fois, tu feras plus d'efforts. Je n'ai pas besoin de le faire tout le temps pour avoir de la chance, mais je le fais quand même. Et c'est aussi ce que j'ai appris avec les X-Alps. J'ai appris à avoir simplement ces pensées positives. Et quand ça se passe mal, quand on doit atterrir quelque part, avec les X-Alps par exemple, il suffit de se dire : « Bon, maintenant, comme ça ne s'est pas bien passé parce que tu as fait une erreur, tu vas monter la montagne encore plus vite ». Et là, on peut transformer le négatif en positif. Et ça devient amusant aussi, de grimper la montagne rapidement en se disant : « Je vais encore l'avoir », et tout ça. Il y a énormément de points d'ancrage là-dedans qui sont, de mon point de vue, déjà très intéressants.

[00:55:39] **Lucian Haas:** Tu as un exemple où tu as vraiment profité de tes pensées positives ? Un moment où tu te dis : « J'ai réussi uniquement parce que j'ai eu ces pensées positives » ou parce que j'ai réussi à transformer quelque chose de négatif en positif ?

[00:55:55] **Andy Frötscher:** Disons que l'euphorie est aussi quelque chose de positif. Et pour les X-Alps 2005, ça s'est super bien passé pour moi le premier jour. Je me suis sorti nickel et, bien que nous ayons aussi démarré au Dachstein à l'époque, je me suis posé quelque part vers Fieberbrunn le soir et j'ai déjà senti que c'était vraiment bien. Je pense que les autres sont derrière moi et que ça devrait bien se passer. Et puis j'ai vu qu'Urs Frötscher était encore au-dessus de moi à Talmite. Il a bien utilisé l'Amik inversée et il est allé jusqu'à Kitzbühel.

[00:56:43] Et oui, bien sûr, ça fait mal sur le moment, mais je me suis dit : d'accord, il vient de me dépasser. C'est en fait le seul que j'ai vu. Ça veut dire que je devrais être deuxième. Alors j'ai appelé Florian et les gars qui étaient encore là pour qu'ils vérifient. Eh bien, tu es deuxième. Et oui, même s'il m'a dépassé, ça a été pour moi la motivation de mettre les gaz et de voir si je pouvais le rattraper. Et j'en ai profité les jours suivants, même si je sais aujourd'hui que ça m'a trop motivé. J'ai fait trop d'efforts et à la fin, après trois jours, j'avais épuisé ma poudre et ça n'était pas bon. Mais oui, ça m'a motivé, juste pour être devant, aussi pour voir Urs passer devant moi, savoir qu'il était devant, mais je voulais le rattraper.

[00:57:35] toujours le rattraper. Et c'était le cas avec lui à l'époque, mais aussi lors des dernières X-Alps, je ne me rappelle plus comment s'appelait le Japonais, mais il m'a dépassé à la Zugspitze. On était dans le brouillard, il était en fait derrière nous et déjà plus lent, et il a décollé en haut sous un grand soleil. Je ne l'ai pas vu pendant longtemps, mais il a toujours été ma motivation : je veux le rattraper, je veux le rattraper. Beaucoup d'autres disent : « ouais, c'est n'importe quoi » et tout le reste. Mais pour moi, c'était juste la motivation. Il m'a dépassé, mauvaise expérience, mais je veux le rattraper.

[00:58:13] **Lucian Haas:** Est-ce que cette façon de penser positivement, tu te l'es apprise tout seul ou est-ce que tu as fait une sorte d'entraînement mental où tu te disais, en tant que parapentiste, que tu voulais obtenir de l'aide psychologique ? Ou est-ce simplement ton expérience de vie, ou ta sagesse acquise, qui transparait maintenant ?

[00:58:32] **Andy Frötscher:** Oui, en fait, je l'ai fait avec les X-Alps. Parce qu'au début, il n'y avait personne qui avait fait quelque chose comme ça.

[00:58:42] Et au début, c'était vraiment comme ça : on ne retenait que le négatif et on se retrouvait dans une sorte de spirale négative. La météo était mauvaise. Physiquement, j'étais déjà complètement épuisé. Je ne pouvais plus voler correctement parce que je n'arrivais plus à me concentrer. Et puis, je n'avais plus aucune envie. Ça n'était plus que des plaintes. Et puis, à un moment donné, je me suis dit : d'accord, mais se plaindre, ça ne sert à rien. Tu es là, tu veux être là, et maintenant il faut tenir bon. C'est comme ça. À l'époque, je n'avais pas encore vraiment compris, ou pas encore remarqué, qu'on pouvait inverser la tendance. Mais ça s'est développé avec le temps. Et quand les premiers sont arrivés,

[00:59:33] ceux qui ont dit que oui, on peut aussi le faire en parapente et qui ont simplement proposé quelque chose. J'ai alors lu mon livre et j'ai vu que, en fait, je fais exactement ça maintenant. Et oui, les psychologues qui proposent ça pour le parapente ne disent rien de différent de ce que je fais en réalité. Il y a encore quelques petits détails qui s'ajoutent, où je me dis : « Ah oui, je n'y avais pas vraiment pensé » ou quelque chose comme ça. Mais dans l'ensemble, ça s'est simplement développé, principalement à travers le X-Hype, en gros par l'apprentissage par la pratique. Oui, tout à fait. On faisait ça aussi avant. C'était beaucoup. À l'époque, j'ai passé mon brevet de pilote normalement à l'école de pilotage, mais on n'a pas vraiment appris grand-chose.

[01:00:21] On décollait et on atterrissait. C'est ce que notre moniteur nous a appris. Mais le vol de cross-country ou autre, ça n'existait pas encore à l'époque. Personne ne nous l'avait appris. On essayait toujours par soi-même, on testait. Et comme pour le pilotage, il y avait aussi ces aspects psychologiques à un moment donné.

[01:00:40] **Lucian Haas:** Y a-t-il des choses que tu dirais aujourd'hui, ou quand tu repenses au jeune Andi, quand il a commencé à voler et qu'il a fait ses premiers essais, et qu'il s'est peut-être un peu cassé les premières ailes ou autre chose ? Y a-t-il quelque chose que tu dirais : j'aimerais vraiment lui transmettre ça aujourd'hui ? À partir de ton expérience actuelle, où tu te dis : « Hé, ça pourrait énormément te faciliter la vie dans ta carrière de pilote. » Ce qui pourrait être pareil pour les auditeurs qui se disent : « Je suis au début de ma carrière de pilote. » Alors, qu'est-ce qu'un Andi peut me transmettre, où je pourrais me dire : « Hé, ça pourrait être un vrai soulagement pour moi. »

[01:01:16] **Andy Frötscher:** Alors pour moi-même, pour moi et pour le genre de type que j'étais, je pense que le meilleur conseil que je pourrais me donner, ce serait : Andi, tu n'es pas immortel. C'était un peu ça le problème au début. Je me disais toujours qu'il ne pouvait rien arriver, que je pouvais faire ceci ou cela et que ça ne poserait aucun problème. Une fois, ça a failli mal tourner. J'ai eu énormément, énormément de chance. Oui, j'ai fait exactement ce qu'il fallait à chaque instant. À l'époque, je suis tombé dans la voile et j'ai eu 700 mètres de chute libre. Je n'ai pas compté les secondes. C'était comme une durée incroyablement longue quand j'y repense. Ça a vraiment duré longtemps, mais ce n'était que quelques secondes.

[01:02:02] Et j'ai réussi à sortir du tissu parce que j'avais à l'époque un système de secours, le cutaway, qui ne se déclenche que si le voile s'envole. Et si tu es à l'intérieur du voile, alors il ne se déclenche pas. C'est pour ça que ça n'aurait été autorisé qu'avec un voile rond. Mais en tant que Südtiroler, on n'a pas besoin d'un deuxième secours, c'est ce que je me disais à l'époque. Et oui, tout s'est bien passé. Je suis atterri tout normalement avec mon parachute de secours. Mais c'était là le moment où j'ai réalisé, d'accord, tu ne peux pas tout faire. Oui, tout simplement, on ne peut pas tout faire. On a juste testé toutes les conneries possibles. Ce que je me dirais aujourd'hui, c'est : laisse tomber, fais juste attention.

[01:02:48] Tu peux accomplir beaucoup de choses, tu peux essayer beaucoup de choses, mais fais toujours les choses en pleine conscience. Pas juste « maintenant je vais voler dans le vent », mais voler consciemment dans le vent. Si tu sais ce que tu fais et ce qui t'attend, ou si tu as au moins une idée, alors tu es préparé à beaucoup de choses. Et alors, ça n'arrive pas que tu te retrouves soudainement coincé dans l'aile. Ça peut toujours arriver. Mais oui, on est simplement plus préparé à ces choses-là.

[01:03:19] **Lucian Haas:** Oui, ça

[01:03:19] **Andy Frötscher:** serait quelque chose.

[01:03:20] **Lucian Haas:** Mais pour ça, il faut d'abord savoir ce qu'est une zone de Lee. Où se forme-t-elle, peut-être ? Et pouvoir se dire : maintenant, soit j'y entre volontairement, soit je l'évite délibérément. Mais beaucoup de pilotes, surtout au début quand on n'en sait pas encore beaucoup, ne peuvent pas vraiment évaluer certaines choses. Et on se met en situation, d'un point de vue donné, chaque vol est un vol vers l'inconnu, en quelque sorte. On ne sait souvent même pas ce qu'on pourrait s'infliger.

[01:03:52] **Andy Frötscher:** Oui, tu as raison. Ce que tu as dit concernait mon cas à moi. Et je pense que, si on parle de la grande masse, je trouve que les gens ont aujourd'hui énormément de possibilités pour se mettre en contact avec des pilotes expérimentés qui peuvent les aider. J'en ai aussi discuté un peu avec le DHV il y a six mois et je l'ai dit très consciemment dans ma conférence. Chez les pratiquants de parapente, l'idée d'avoir un entraîneur est plutôt mal vue, le fait que les gens prennent un entraîneur, un coach. Ça commence déjà par le fait que le mot,

[01:04:36] avec lequel c'est intitulé, est complètement faux selon moi. C'est ce "vol encadré". Il y a le logement encadré, que font les personnes âgées. Il y a beaucoup de choses encadrées, mais tout ce qui est encadré est en fait connoté négativement. Et c'est pour ça que ce mot, "vol encadré", est complètement faux à mes yeux. Il n'y a pas de football encadré, je n'en ai jamais entendu parler. Mais chaque équipe de foot a un entraîneur. Chaque équipe de hockey sur glace a un entraîneur. Chaque skieur a un entraîneur. Tout le monde a un entraîneur. Seulement dans le parapente, les gens ont bien trop peu d'entraîneurs, parce que c'est "du vol encadré". Et c'est mal. Et je trouve simplement que les gens devraient réaliser qu'ils peuvent apprendre de ceux qui volent depuis longtemps, qui ont beaucoup d'expérience et qui peuvent aussi transmettre cette expérience, parce que c'est aussi un point, tout le monde ne peut pas le faire.

[01:05:29] Tout le monde ne peut pas le faire. On peut aussi le présenter de manière à ce que cela apporte quelque chose à l'autre. Mais les gens devraient en profiter et ils en ont la possibilité. Ils ne devraient pas se laisser décourager parce qu'on se dit : « Mais tu vas quand même aller dans une école de vol ou ici, c'est du vol encadré ou quelque chose comme ça. » Non, c'est un coach. Je vais en prendre un. Ça n'a pas besoin d'être une semaine. Ça peut être un week-end. Peu importe. Quelque part dans une zone de vol, quelqu'un m'appelle et me dit : « Écoute, j'aimerais bien apprendre quelque chose avec toi. »

[01:06:04] Combien ça coûte tout ça ? Parce que ça coûte aussi cher dans d'autres sports. Mais là, c'est vu positivement. Oui, je paie quelque chose, mais en retour, j'obtiens quelque chose. Et en parapente, on essaie beaucoup de choses par soi-même. Oui, alors quelques potes sont là. Les potes disent : « Ah oui, oui, tu peux juste foncer, c'est pas un problème. » Et oui, oui, ça passe. Et puis, quelqu'un se retrouve coincé dans un arbre ou quelque chose comme ça, et là, ça ne passe plus. Mais si on se tourne un peu vers des gens qui font ça professionnellement et qui savent ce qu'ils font et ce qu'ils racontent, alors je pense que beaucoup de gens pourraient en bénéficier.

[01:06:41] **Lucian Haas:** J'ai parfois l'impression qu'il y a des types de parapentistes très différents. Il y a ceux qui sont complètement passionnés et qui, une fois qu'ils commencent à voler, ne pensent plus qu'à ça. Et il y a les gens qui se disent que ça devrait être relativement facile, alors ils font une formation de deux semaines, obtiennent peut-être leur brevet A. Ensuite, ils volent un peu, mais là où j'habite, je ne peux pas vraiment voler régulièrement et après peu de temps, ça finit par le fait qu'ils vont peut-être faire du vol encadré deux semaines par an et qu'entre-temps, ils ne font presque rien. Donc entre ces deux vacances qu'ils ont peut-être, ils finissent presque par oublier tout ce qu'ils ont appris. Ils ne font donc aucun vrai progrès.

[01:07:28] Est-ce qu'on ne devrait pas aussi vraiment insister davantage sur le fait de dire : « Hé, si vous voulez faire du parapente, c'est un sport vraiment dangereux d'une certaine manière. Vous devez être prêts à y consacrer du temps et de l'entraînement en conséquence. Si vous n'êtes pas prêts à faire ça, alors laissez tomber. »

[01:07:47] Eh bien, ça

[01:07:48] **Andy Frötscher:** Je ne le vois pas comme ça. Enfin, je pense qu'il serait très important que les gens fassent du sport en général.

[01:07:56] Malheureusement, trop de pratiquants de parapente ne sont pas des sportifs. Ils n'ont souvent rien fait d'autre. Ils ne sont peut-être pas très habiles sur le plan moteur. Mais le parapente est accessible à tout le monde. Et c'est là que ça devient souvent un peu problématique. Je ne dirais pas pour autant que c'est généralement mortel. Je pense toujours que ça dépend de ce que quelqu'un veut faire. Il y a des gens, je vais d'ailleurs parfois à l'école de vol et je discute avec les instructeurs. Et ils disent : Andi, regarde, tu dois imaginer que pour ces gens, ce vol de 10, 15 minutes, où ils décollent simplement le matin et descendent vers l'atterrissage, est un moment où ils peuvent déconnecter.

[01:08:43] Où ils ne pensent à rien d'autre qu'au vol. Et je pense que nous, qui volons beaucoup, on n'arrive souvent pas à se l'imaginer. Moi-même, quand je suis en vol avec mes gars, je ne fais rien d'autre que piloter. Je ne pense pas au vol. Je regarde où ils sont. Je vérifie la météo. Je regarde les données de vent. Si l'un d'eux a déjà atterri, je suis déjà sur internet à regarder les connexions de bus pour savoir comment il redescend dans la vallée. J'ai plein de trucs à faire. Je prends des photos. Donc oui, je ne pense pas du tout au vol. Et c'est ça la différence. Ces gens qui décollent, ils oublient tout. Ils n'ont pas de soucis. Ils ne pensent pas au travail, ils sont vraiment concentrés à 100 % sur ce vol. Et ça se justifie aussi.

[01:09:30] Mais ensuite

[01:09:31] **Lucian Haas:** le terme « vol accompagné » convient plutôt à ce genre de gens, ça convient finalement. Parce qu'on dit, d'accord, on va configurer le truc pour que tu te sentes bien. Tu peux planer tes 15 minutes. Tu te sens super. Et moi, je m'occupe de faire en sorte que la météo soit bonne. Enfin, que je puisse te dire que tu peux décoller proprement maintenant et que tu vas probablement, si tu ne fais rien de complètement stupide, arriver sain et sauf en bas. Et t'amuser. Exactement. Mais ça peut être tout aussi

[01:09:57] **Andy Frötscher:** Le terme « entraîneur ». Je ne vais pas dire que c'est du vol encadré. Parce que comme je l'ai dit. Mais « entraîneur », ça sonne toujours comme...

[01:10:04] **Lucian Haas:** ... d'évolution. Enfin, pour moi. Et ces gens-là, parfois, ils veulent peut-être juste se détendre un peu, planer tranquillement, mais pas forcément progresser. Ils rêvent peut-être de progresser, mais ils n'ont pas du tout la volonté d'y consacrer le temps nécessaire.

[01:10:23] **Andy Frötscher:** Je suis d'accord avec toi là-dessus. Mais il y a aussi de petites évolutions. Je pense que l'évolution, c'est aussi par exemple au décollage et à l'atterrissage. Le fait que les gens ne se contentent pas de se lancer

n'importe comment, mais qu'ils perfectionnent le décollage. C'est aussi une évolution. Et c'est aussi le rôle d'un moniteur qui t'explique : « Attention, gonfle l'aile plus doucement » ou « fais ceci » ou « fais cela ». Il ne faut pas toujours seulement voler. On peut aussi, quand le vent n'est plus tout à fait bon, simplement aller dans le champ et faire du maniement au sol. Toutes ces choses, c'est déjà une évolution selon moi. Quand on regarde comment les gens décollent les premiers jours, même après, je ne sais pas, un semestre où ils n'ont pas volé, et comment ils décollent à la fin de la semaine.

[01:11:09] On peut aussi dire qu'on fait une petite compétition de point de pose ou quelque chose comme ça. Il faut donc toujours faire attention à ce que les gens ne déchirent pas l'aile. Mais je pense qu'il y a déjà énormément de choses pour faire progresser un peu les gens sans les surcharger. Il ne faut pas dire qu'ils doivent tous devenir des super pilotes de cross-country. Et s'il y a de l'intérêt, on peut aussi dire : tu as très bien fait ça, maintenant tu voles là-bas. Je suis juste un peu contre ce terme. Parce que, comme je l'ai dit, ce terme est généralement associé aux personnes âgées. Et là, c'est "vol accompagné". Et dans le domaine du sport aérien, c'est toujours vu très négativement quand les gens disent : je vais faire du vol accompagné.

[01:11:54] Oui, oui, oui, tu n'es que "protégé". Et c'est pour ça que je dirais peut-être plutôt "moniteur". Point. Fin. C'est juste un autre terme. Et tout le monde peut apprendre, que tu ailles voler deux fois par an pendant deux semaines ou une semaine, ou que tu habites dans les Alpes et que tu voles tout le temps. Tout le monde peut apprendre. Toujours à sa manière.

[01:12:15] **Lucian Haas:** Tu viens de dire un truc avec lequel j'aimerais bien conclure. Tu as dit que quand tu as ces... tes groupes sous suspense, je mets "sous suspense" entre guillemets, où tu te dis que tu zignes entre les uns et les autres, que tu regardes où va le bus et tout le reste. Tu fais tout sauf voler. Mais tu es quand même dans les airs. Comment ça se passe ? Et puis, deuxième question, tu peux y répondre aussi : quand tu voles seul, est-ce qu'il y a aussi ces moments où tu voles et que tu te rends compte à un moment donné : "est-ce que je suis vraiment en train de voler ?" Enfin, qu'est-ce qui te passe par la tête à ce moment-là ?

[01:12:51] **Andy Frötscher:** Oui, alors quand c'est vraiment intense, je travaille, je suis concentré, là je dois vraiment piloter. C'est pareil quand je suis bas, je dois aussi faire attention à remonter, là je dois piloter. Et sinon, je suis quelqu'un qui a toujours beaucoup essayé.

[01:13:14] Ouais, je ne peux pas toujours tout raconter, je pense. Mais non, par exemple, se représenter la thermique, c'est assez difficile. Comment les gens se représentent-ils la thermique ? Et j'ai souvent essayé, dans ma zone de vol au Ritenhorn, où je suis le seul à voler, de simplement fermer les yeux et de centrer la thermique les yeux fermés. Comme ça, j'ai une image en tête de ce à quoi ressemble la thermique. Et j'en profite aujourd'hui, parce que je plonge simplement dans la thermique et je sais déjà automatiquement, d'accord, ça va se passer comme ça et comme ça. Je n'ai plus besoin d'y penser. Il en va de même pour le fait que je prends très souvent la frein droite avec la main gauche et vice versa. Ça veut dire que je dois en fait penser de manière inversée quand je fais des cercles maintenant.

[01:14:00] Je fais souvent ce genre de choses pour ne pas avoir à penser constamment au pilotage. Résultat, énormément de choses se font automatiquement. Même si je cherche quelque chose sur mon téléphone et que je dois soudainement tourner à droite tout en continuant à chercher sur mon téléphone, je prends alors le frein droit avec ma main gauche et je tourne. Tout devient donc beaucoup plus naturel. Et quand je suis seul ou avec des potes, je prends souvent des photos. Pour moi, c'est toujours le plaisir qui est au centre, pas forcément le pilotage et, comme on l'a dit tout à l'heure, ce truc de devoir faire beaucoup de kilomètres ou d'aller vite.

[01:14:46] Ça peut aussi arriver, quand c'est une bonne journée, je me dis : aujourd'hui, je veux mettre les gaz, et je le fais, et ça me fait plaisir. Mais ce n'est pas quelque chose que je dois faire systématiquement. Et oui, j'en profite et je peux aussi m'en servir au profit des gens avec qui je suis. Tu as encore un rêve d'aviateur ?

[01:15:11] Peut-être refaire des X-Rays.

[01:15:14] Et sinon, non, restez juste en bonne santé et profitez des beaux, beaux vols. Et pas besoin que ce soit sur de longues distances. Ça n'a aucune importance. En tout cas, j'adore être toujours dans les airs. Ça me fait toujours plaisir.

[01:15:31] **Lucian Haas:** C'est une belle conclusion. Andi, je te souhaite encore beaucoup de superbes moments dans les airs. Peut-être aussi un jour lors des X-Alps, que ce soit à nouveau en tant que pilote ou peut-être plutôt comme supporter, parce que tu dis que tu veux aussi découvrir ce rôle. Je me réjouis de pouvoir te suivre là-bas aussi, d'une autre manière. Merci pour cette discussion. Et je te souhaite tout le meilleur. Merci à toi et merci aux personnes qui nous ont écoutés.

[01:16:01] Si vous avez aimé cet épisode de Podz-Glitz avec Andi Frötscher, n'hésitez pas à laisser une évaluation positive sur Spotify, iTunes ou quelle que soit la plateforme audio que vous utilisez pour écouter le podcast. Cela aide à faire connaître Podz-Glitz au sein de la scène du parapente. Ou bien, vous pouvez recommander le podcast directement lors d'une conversation personnelle avec vos amis pilotes. Vous trouverez quelques liens vers les sujets abordés dans cet épisode dans les notes d'épisode de mon blog de parapente Blueglides. Je suis Lucian Haas, le producteur de Podz-Glitz et Blueglides. En tant que journaliste indépendant, je vis également de ces offres. Cependant, je fais délibérément le choix de ne pas utiliser de publicités, de paywalls ou de systèmes d'abonnement pour le financement. Tout comme la nature m'offre l'ascendance quand je vole, je compte sur vous, en tant qu'auditeurs et lecteurs passionnés, pour me donner une impulsion financière.

[01:16:51] En tant que contributeur, tu peux donner autant que tu veux, ou décider toi-même de ce que vaut une telle offre pour toi. Si tu hésites sur le montant qui serait approprié, voici un petit coup de pouce. Une contribution fréquemment choisie équivaut à 5 euros par mois. Mais peu importe ce que tu paies, chaque montant contribue collectivement de manière importante à ce que Podz-Glitz et Blueglides puissent continuer à être exploités et développés à l'avenir au service de la scène du parapente. Et ce, de manière indépendante et sans publicité. Toutes les infos nécessaires, sur la façon dont ta contribution m'atteint, se trouvent sur blueglides.blogspot.com. Il y a là le menu Fördern. Blueglides s'écrit Lu-Glitz.

[01:17:39] À la prochaine. Ne tombez pas du ciel. Ciao.