

Der rennleiter

Podz-Glidz 162 — Ferdinand Vogel

Published	2025-06-06
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-162-der-rennleiter
Duration	01:30:42
Speakers	Ferdinand Vogel, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0162-der-rennleiter-ferdinand-vogel.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	13 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	24
Show notes	24
Transcript	25
Français	44
Show notes	44
Transcript	45

Deutsch

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

Show notes

Ferdinand Vogel ist der Race Director bei den Redbull X-Alps 2025. Diese Aufgabe hat mehr Facetten als man denkt

Die Redbull X-Alps sind der am meisten beachtete Wettbewerb rund ums Gleitschirmfliegen. In diesem Jahr 2025 müssen die Athleten per Hike and Fly einen Kurs von 1283 Kilometer quer über die Alpen absolvieren. So lang war die Strecke noch nie.

Damit beim Rennen alles geregelt oder – besser gesagt – gemäß den Regeln abläuft, gibt es den Race Director. Seit der Edition von 2023 heißt der: Ferdinand Vogel. Aber was macht so ein Race Director genau? Das erzählt der 34-jährige in dieser Episode 162 von Podz-Glitz.

Im Gespräch zeigt sich schnell: Die Aufgabe des Rennleiters hat mehr Facetten als man denkt. Das beginnt lange vor dem eigentlichen Rennstart. Von der Auswahl der Athleten über Sicherheitschecks der Route, die Definition von No-Fly-Areas bis hin zu technischen Vorgaben für die Bürzellänge von Gurtzeugen – überall hat der Race Director ein gewichtiges Wort mitzureden.

Ferdinand plaudert im Podcast aus dem Nähkästchen und gibt tiefe Einblicke hinter die Kulissen der Redbull X-Alps.

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: Pienso Viento | Künstler: Casa Rosa

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=3nT3lZ88Usw>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS zu Ferdinand Vogel:

- Redbull X-Alps: <https://www.redbullxalps.com>
- Website Ferdinand Vogel: <https://ferdinand-vogel.de/>
- Podz-Glitz 13 - Flybird: <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/08/podz-glitz-13-flybird.html>
- Ferdi auf Instagram: <https://www.instagram.com/ferdinand.bird/>

Transcript

[00:00:02] **Ferdinand Vogel:** Als ich Race Director das erste Mal geworden bin und dann die Liste bekommen habe, wer sich beworben hat, habe ich mir die Mühe gemacht und habe rausgesucht, wie viele Follower haben die, welche Reichweite haben die, sind die Follower eher in der Gleitschirm -Szene, auf wie vielen Social -Media -Kanälen sind die und habe das so alles vorbereitet, weil ich da auch davon ausgegangen bin, dass das ziemlich relevant ist. Also das hat nie jemand angeschaut. Also wenn wir die finale Liste haben, klar, dann wird noch mal auch, Red Bull darf dann auch noch mal drüber schauen und darf auch noch mal sagen, hey, wir hätten aber noch lieber den Bewerber mit drin oder so. Das hatten wir jetzt dieses Mal auch, wo ich dann einfach gesagt habe, na, der ist nicht sicherheitsausgleich für das Rennen und dann war das auch keine Diskussion und dann war das erledigt.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz -Podcast.

[00:00:56] **Ferdinand Vogel:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:00] **Lucian Haas:** Heute mit... Ferdinand Vogel. Und ich bin... Lucian Haas.

[00:01:09] Die Red Bull X -Alps sind der am meisten beachtete Wettbewerb rund ums Gleitschirmfliegen. In diesem Jahr 2025 müssen die Athleten per Hike and Fly einen Kurs von 1.283 Kilometern quer über die Alpen absolvieren. So lang war die Strecke noch nie. Damit beim Rennen alles geregelt, oder besser gesagt, gemäß den Regeln abläuft, gibt es den Race Director. Seit der Edition von Red Bull X -Alps... Von 2023 heißt er Ferdinand Vogel. Aber was macht so ein Race Director genau? Das erzählt der 34 -Jährige in dieser Episode 162 von Podz-Glitz. Im Gespräch zeigt sich schnell, die Aufgabe des Rennleiters hat mehr Facetten als man denkt.

[00:01:55] Das beginnt schon lange vor dem eigentlichen Rennstart. Von der Auswahl der Athleten, über Sicherheitschecks der Route, die Definition von No -Fly -Areas, bis hin zu technischen Vorgaben für die Bürzellänge von Gurtzeugen. Überall hat der Race Director ein gewichtiges Wort mitzureden. Ferdinand plaudert im Podcast aus dem Nähkästchen und gibt ungewohnt tiefe Einblicke hinter die Kulissen der Red Bull X -Alps. Da du den Podcast hörst, werde doch zum Förderer von Podz-Glitz. Wie das ganz einfach geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:35] Ferdi... Du warst kürzlich beim Paragliding World Cup in Algozonalis in Spanien. Und da ist ein Task gewesen, bei dem bist du bis an den Strand geflogen. Da war das Goal. Wie ist das, bei einem Rennen bis zum Strand zu fliegen?

[00:02:51] **Ferdinand Vogel:** Ja, war ein geiles Feeling. Na, also der Endernflug, der war schon beeindruckend. Wir sind da mit Gleitsaal 1 zu 15 losgeflogen und alle haben vorher gesagt, da gibt es nichts zum Landen, da ist keine Thermik mehr zum Meer, bleibt es bloß hoch. Und alle so, vorher schon. Ja, wir werden da knapp über den Bergrücken drüber kommen und dann irgendwie uns ins Goal mogeln. Und entsprechend war dann auch die Stimmung im Endernflug. Ein paar haben es einfach riskiert und sind drauf losgezogen. Ein paar andere haben aufgedreht in dem schwachen Steigen, das war dann schon die Meerluft. Das war spannend. Und ja, letztendlich kam fast jeder ins Goal. Ich glaube, es ist keiner da irgendwo gelandet, sondern alle sind am Strand eingelandet. Es war für viele, viele und auch für mich, einer der beeindruckendsten Tasks, die wir bisher hatten. Ist das

[00:03:34] **Lucian Haas:** beeindruckende, dass man am Meer landet? Also ist das irgendwie ein besonderes

[00:03:37] **Ferdinand Vogel:** Hochgefühl? Ja, irgendwie schon, ja. Also dieses Gleiten, nachdem der Stress weg war, dann noch kurz über dem Meer drüber. Ich kam nicht ganz so hoch an, hatte nicht ganz so viel Vergnügen. Aber ja, war schon beeindruckend. Auch das Panorama, speziell dort auf der anderen Seite hat man wirklich Afrika gesehen. Das war schon irgendwie cool, so nach 100 Kilometern am Meer anzukommen. Jetzt in Kürze starten

[00:04:00] **Lucian Haas:** die Red Bull X Alps und da bist du Race Director. Und früher sind die X Alps auch immer am Strand, am Meer gelandet, in Monaco.

[00:04:10] **Ferdinand Vogel:** Ah, ja. Verstehst du

[00:04:12] **Lucian Haas:** nach diesen Erlebnissen von dir in Spanien, dass manche diesem Ziel Monaco nachtrauern?

[00:04:18] **Ferdinand Vogel:** Ja, definitiv. Und das ist ja auch vor allem noch in den Köpfen drin. Also selbst Athleten, die jetzt schon die letzten Editions erlebt haben, dass es nicht mehr ans Meer geht, die sagen dann auch immer, ja, X Alps von Monaco oder von Salzburg bis nach Monaco, und ja, das steckt irgendwie so drin, das stimmt schon, ja.

[00:04:38] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt als Race Director Einfluss darauf hättest, die Route vielleicht irgendwann wieder anders zu führen und eben dann bis zum Mittelmeer zu führen, würdest du nach deinen Erlebnissen jetzt sagen, eigentlich wäre das ein Muss?

[00:04:52] **Ferdinand Vogel:** Es wäre traumhaft schön, definitiv. Es gibt aber viele, viele Komponenten, die berücksichtigt werden müssen. Was man immer gern unterschätzt, auch in Frankreich, ist, dass es halt einfach Regularien gibt. Und zwar gar nicht so wenige. Und gerade da Richtung Südfrankreich, da sind dann doch einige Naturschutzgebiete, die das Fliegen ziemlich schwierig machen. Und ich kann mich daran erinnern, dass in den letzten Editions, wo es noch bis nach Monaco runterging, sich da auch der eine oder andere Franzose beschwert hat, weil er gesagt hat, ich darf da nicht rein, sonst wird die ganze französische Community sich melden und die anderen Athleten halt alle da durchgeballert sind und einfach durchgeflogen sind. Und das hat sich schon verändert, dass wir bei den X-Alps mittlerweile sehr, sehr stark auf all diese naturschutzrechtlichen Regularien achten müssen.

[00:05:43] Also das Pfeil hat früher halt aus den hauptgroßen Lufträumen bestanden, was die Athleten bekommen. Wir haben diese forbidden areas, die es bei den X-Alps gibt. Und mittlerweile ist das, da sind, also ich weiß, ich habe sie nicht gezählt, aber ich würde mal sagen, weit über 400 einzelne Erdbeeren. In der Space ist kleine überall drin. Die Schweiz ist da auch sehr extrem. Da gibt es überall so Jagdschutz-Bann-Gebiete. Da darf halt nicht gestartet und gelandet werden. Auch in Italien gibt es Riesengebiete, das ist den meisten gar nicht bewusst, auch mitten in den Dolomiten. Also da wird freileisig geflogen und alles. Aber rein offiziell, laut dem, was man in so einer AIP nachlesen kann, gibt es da Gebiete, wo das Fliegen plötzlich richtig kritisch und schwierig wird.

[00:06:30] Und meine Aufgabe ist es, in vielen von den Gebieten Sondergenehmigungen zu kriegen oder irgendwie Schlupflöcher zu finden, wie wir es trotzdem hinkriegen, dass wir den Naturschutz nicht benachteiligen, aber halt auch das Rennen nicht benachteiligt wird. Und gerade Richtung Südfrankreich ist das ein großes Problem, um jetzt wieder auf Monaco zurückzukommen. Und das andere ist, es ist schon eine andere Stimmung. Also ich durfte das ja jetzt, das letzte Edition war ja mein erstes Mal als Race Director. Und ich war ja auch 2017 mit dem Pal Takac als Supporter dabei selber, als offizieller Supporter. Der ist ja auch bis Monaco

[00:07:10] **Lucian Haas:** gekommen, oder?

[00:07:11] **Ferdinand Vogel:** Nein, wir haben es leider nicht ganz geschafft. Wir hatten ja so eine 48-Stunden-Penalty und saßen dann da in Lucano rum. Aber wir sind dann trotzdem nach Monaco gefahren direkt. Und da war dann auch die Zeremonie und alles. Aber es war ein anderes Feeling, weil da war keiner. Da war wirklich fast keiner. Fast gar kein anderer Gleitschirmflieger. Es waren ein paar typische Monaco-Touristen da. Aber die haben uns eher schräg angeschaut, weil die waren halt alle eher Schickimicki. Und wir waren total fertig. Die Gesichtszüge hingen runter von den ganzen Anstrengungen. Total müde. Kommt da quasi so halb verschwitzte Leute an und wollen dann Party machen. Und das passte irgendwie nicht so richtig geil zusammen. Und wenn ich das jetzt vergleiche mit dem, was in Zell am See abging.

[00:07:59] Und zwar auch mit Teilnehmern, die jetzt nicht ganz vorne dabei waren. Sondern dieser Zieleinlauf, das war schon was beeindruckendes. Also das steht halt so dem einen oder anderen gegenüber. Und ich glaube, das Feeling bleibt trotzdem, dass man wo ankommt, dass man die X-Alps geschafft hat, wenn man dort ankommt, wo das Ziel halt ist. Und diese Tourtour, diese Alpenüberquerung in dem Fall mehrfach einfach da ist.

[00:08:29] **Lucian Haas:** Ich möchte mit dir reden. Weil wir heute ein bisschen über eben deine Rolle als Race Director sprechen. Aber zuvor erklär mir erst mal, wie wird man das überhaupt? Beziehungsweise wie bist du das geworden?

[00:08:43] **Ferdinand Vogel:** Ja, also ich weiß es auch nicht hundertprozentig. Aber irgendwie kam quasi der alte Race Director auf mich zu und hat einfach mal gefragt, ob ich mir das vorstellen könnte. Das war Christoph Weber, der das jahrelang gemacht hat. Ja, genau. Und der Christoph, der hatte irgendwann, hat er gesagt, na, ihm ist das ein bisschen zu viel Stress und er mag es mal ein bisschen gemütlicher. Und mit den Kids daheim und neue berufliche Sachen, die da in

Planung waren, hat er einfach gesagt, er braucht jetzt einen Cut. Er hat das lange genug gemacht, aber es ist schwierig, das abzugeben. Und er wollte es ja nur in gute Hände sozusagen abgeben. Da habe ich gesagt, ich weiß ja gar nicht, was da wirklich auf mich zukommt. Also haben wir dann uns auch getroffen und mehrfach telefoniert. Und letztendlich war ich dann halt auch irgendwann bei Zoom Productions,

[00:09:29] das ist das Unternehmen, was hinter den X -Alps steht. Also es ist nicht direkt Red Bull. Red Bull ist nur der Hauptsponsor. Und ja, dann war das ein ganz normales Bewerbungsgespräch. Und ich glaube, meine Stärken waren einfach, dass ich durch die Deutsche -Liga -Arbeit und Newcomer -Challenge, Junior -Challenge doch recht viel Erfahrung auch schon mit Flugwettbewerben hatte. Und zudem, kurz davor war ich ja selber, wollte ich mal bei den X -Alps teilnehmen. Das heißt, ich war da irgendwie schon drin. Und ich fliege jetzt seit über 20 Jahren selber Gleitschirm und habe viele Editions als Zuschauer mitgekriegt und auch die Insights dann durch das Paragliding -Forum reinschauen oder das THV -Forum. Und ich kenne super viele der Athleten selber persönlich

[00:10:15] und habe deshalb, glaube ich, einen ganz guten Einblick, was die Szene so für Bedürfnisse hat, was die Athleten für Bedürfnisse haben und was eben auch luftrechtlich möglich ist. Also da kommt dann auch wieder mein Fluglehrer -Dasein, mit den ganzen Gesetzen, die es so gibt, zumindest jetzt mal auf der österreichischen und deutschen Seite. Aber mich hat das dann damals auch voll interessiert, wie das ja auch in Italien zum Beispiel ist. Und ja, für Frankreich und Schweiz, da kenne ich mich mittlerweile auch gut aus, aber da habe ich dann halt einfach die Verbände mit eingezogen.

[00:10:46] **Lucian Haas:** Jetzt war vor zwei Jahren für dich die Premiere als Race Director. Vieles war neu, sicherlich. Jetzt folgt gewissermaßen Episode 2 für dich. Gehst du dieses Rennen mit ganz anderen Leuten? Mit anderen Gefühlen an?

[00:11:01] **Ferdinand Vogel:** Ja, doch. Also das letzte Mal war halt wirklich so Black Box. Was kommt auf mich zu? Klar, es war viel Vorbereitungsarbeit da, aber es ist nicht alles liegt bei mir. Also da ist ein riesen Team dahinter. Also da sind zwei Leute, die sind fulltime angestellt und machen das zwei Jahre Vorbereitung, nur das. Und während dem Rennen ist das ein Team von über 40 Leuten. Das muss alles koordiniert werden. Da gibt es gesetzliche Auflagen und, und, und. Und das zu durchblicken, das ist ja jetzt auch nichts, was mal eben jemand sich mit dir hinsetzen kann und sagen kann, komm, wir gehen das jetzt mal durch. Und dann kriegt man ein Gefühl dafür, wie du machen musst und was wer anderes machen muss. Sondern das war eher so ein bisschen ein grober Überblick und dann einfach ins kalte Wasser.

[00:11:50] **Lucian Haas:** Was ist denn für dich so die größte Vorfriede, die du im Ausblick auf das Rennen empfindest?

[00:11:58] **Ferdinand Vogel:** Das Erlebnis mitzuerleben. Also beim letzten Mal war das spannend, weil ich hatte das Gefühl, ich mag irgendwie mitmachen selber, aber durfte ich ja nicht. Und trotzdem war ich irgendwie bei den Athleten mit dabei. Und so nah dran wie eigentlich zuvor noch nie. Also vor allem bei mehreren Athleten. Klar, beim PAL, da war ich voll involviert, aber halt in einem Team. Und habe nur am Rande mal andere Teams dann getroffen. Und dieses Mal war ja meine Aufgabe, alle Teams im Blick zu haben. Und bin dann auch mit den Athleten einfach mal mitgejoggt eine Zeit lang, wenn die am Boden waren. Gerade mal abends, wenn die ihren letzten Sonnenuntergangsflug quasi gemacht hatten, alles zusammengepackt haben. Dann haben die meistens ein bisschen was zu essen noch für auf den Weg bekommen.

[00:12:46] Dann rennen die mir auch nicht davon. Und dann konnte ich mitziehen und bin einfach nebenher gejoggt und dann einfach gefragt, wie der Tag war, was für Probleme sie im Team haben. Und dadurch kriegt man plötzlich wieder andere Einblicke. Spannend fand ich es,

[00:13:01] dass

[00:13:04] ich war halt plötzlich der Rennleiter und nicht mehr der Kumpel sozusagen von den anderen Athleten. Und das habe ich dann schon gemerkt am Anfang. Am Anfang waren sie sehr zurückhaltend, mir irgendwas zu verraten. Also letztes Mal gab es ja, da war ja super feucht, labil, tiefe Basis, am Nachmittag immer Überentwicklungen. Da haben die schon Sachen erlebt, die wollten sie mir dann nicht erzählen. Es war plötzlich unter ihnen alles weiß vor lauter

Graupel. Also da war keine grüne Wiese mehr oder sowas. Das haben sie mir dann meistens erst zwei Tage später erzählt. So nach dem Motto, dann wird es ja schon nicht mehr so schlimm sein. Oder da gab es dann einmal die Situation, da wurde ich angerufen von Bernie, von Burn M App. Der hat mich angerufen und hat gesagt, boah, da ist der und der Athlet ist abgestürzt.

[00:13:51] Schau dir das mal an, der ist abgestürzt. Ganz sicher, er hat es im Livetracking gesehen. Und dann ist natürlich in dem Moment Panik, oder? Und man muss gucken, wo ist der? Wie kommt das zustande? Und direkt mal anrufen und so. Und dann ging der ran und hat gesagt, na, na, ich bin hier gerade top gelandet, der Wind ist zu stark, ich muss noch ein paar Steine einsammeln, dann bin ich schwerer, dann passt das schon.

[00:14:12] Und solche Geschichten ist dann schon, dann merkt man halt, ja, es sind halt doch die X -Hives, es ist alles im Extremen. Und ich hatte ja letztes Mal die gelbe Karte eingeführt,

[00:14:24] um Penalties zu vergeben für zu aggressives,

[00:14:30] zu sicherheitsunbewusstes, verhalten, was ich aber nicht prüfen kann oder wo ich keinen Videobeweis von habe. Und hauptsächlich kam die Idee durch die Wolkenfluggeschichte, weil Wolkenflug ist immer total ätzend, da eine knallharte Linie zu finden. Klar, wir müssen alle viel Abstand eigentlich zu den Wolken halten, aber wir wissen alle, wie das normalerweise läuft. Und in der Vergangenheit gab es da noch nie wirklich Penalties für Wolkenflug. Und beim Streckenfliegen ist das regelmäßig ein Problem, dass die Leute halt aufdrehen, in die Wolke reindrehen, um die Talquerung besser machen zu können. Und das Gleiche gab es auch reihenweise bei den X -Hives, zumindest munkelt man das. Und ich wollte einfach sagen, Leute, das geht nicht.

[00:15:16] Wir sind Vorbilder für die ganze Szene und wenn ihr das macht, machen das alle anderen auch. Und dann gibt es irgendwann das Gleitschirmfliegen nicht mehr in der Form, wie wir es gerade haben. Diese Umkehr und dann sagen die anderen, ja, aber wenn der es macht, muss ich es ja auch machen, sonst ist es unfair. Und dann war einfach, hey, wenn ich etwas Auffälliges im Livestecken sehe, seid ihr in der Verantwortung, mir zu beweisen, dass ihr nicht in der Wolke wart. Wenn ihr es dann nicht machen könnt, kriegt ihr eine gelbe Karte. Und eine gelbe Karte bedeutet, ihr habt einfach nur eine gelbe Karte, aber kein Penalty. Aber wenn ihr gelbe Karten sammelt, irgendwann führen die zu Penalties. Und letztes Mal fiel es mir dann trotzdem schwer, gelbe Karten zu verteilen. Und so viele gelbe Karten wurden es dann gar nicht. Also es gab ein paar tatsächlich, wegen Landungen, wegen allen möglichen Zeugs.

[00:16:01] Aber letztendlich haben wir jetzt entschieden, na, es gibt nur noch eine gelbe Karte, ohne dass etwas passiert. Und bei der zweiten gelben Karte passiert jetzt schon etwas, eine kleine Strafe. Und bei der roten Karte, nachdem es zwei gelbe Karten gab, müssen wir uns dann einfach situativ, was die gelben Karten waren, uns überlegen, wie groß die Strafe dann ist. Kann aber auch zur Disqualifikation führen.

[00:16:23] **Lucian Haas:** Ist das eigentlich dieses Penalty -Geschichte, gelbe Karten, rote Karten und so was, ist das für dich die blödeste oder unerfreulichste Ausgabe? Als Race Director? Zumindest während des Rennens? Ja,

[00:16:34] **Ferdinand Vogel:** definitiv. Also ich mag das gar nicht. Ich war jetzt auch in der Jury beim World Cup. Da ging es auch wieder um Wolkenflug. Da war der ganze Pulk eingesaugt worden. Und das ist, ja, man kennt die Leute. Das kommt ja noch dazu. Also irgendwo ist man doch ein bisschen befangen. Bei dem World Cup war ich jetzt sogar selber Teilnehmer. Also noch schwierigere Situation. Ich glaube, die meisten, die mich kennen, die wissen, dass ich das sehr rational versuche zu betrachten und einfach die Fakten, die ich auf den Tisch lege. Und man möchte niemanden wirklich Penalties geben. Und letztes Mal war zum Beispiel, das Rennen war ja wahnsinnig schnell. So schnell waren die noch nie unterwegs. Lag sicherlich daran, dass die Basis eben niedrig war und sie von tief unten raus, einfach im gerade Ausflug, sich wieder hoch basteln konnten und entsprechend super schnell waren.

[00:17:21] Und die Penalties, die es dann gab, wegen Airspace -Violation, normalerweise ist das ja immer 48 Stunden.

[00:17:28] Das gab es letztes Mal nicht. Also es gab Violations, aber nicht 48 Stunden, weil wir dann einfach gesagt haben, nach 48 Stunden ist das Rennen vorbei. Und entsprechend haben wir dann im Race -Komitee halt diese inoffiziellen 48 Stunden, die sind ja nirgendwo runtergeschrieben, reduziert und haben zwei neue Stufen gegeben. Also für der Patrick von Kennels zum Beispiel in Locarno, da ist durch das, dass die Grenze so schmal, also die Grenze da ist,

ist dann die TMA von Locarno ist nur noch so ein 100 Meter langer Streifen, der ziemlich lang ist. Und da ist er halt versehentlich kurz reingeflogen, hat es dann gemerkt, ist umgedreht und dann außenrum geflogen. Und da haben wir gesagt, okay, ja, früher hieß es ja, ein Trackpunkt ist drin, fertig, aus.

[00:18:14] Es gibt die 48 Stunden. Und da haben wir dann einfach gesagt, okay, es gibt, es gab Luftraumverletzungen, da sind die geradeaus durchgeballert und haben nichts mitgekriegt. Und die hatten dann das letzte Mal, glaube ich, 12 Stunden bekommen und die anderen dann eben 6 Stunden oder so. Und letztes Mal waren 6 Stunden auch schon ziemlich hart.

[00:18:34] **Lucian Haas:** Lass uns mal ein wenig deine, insgesamt so deine Aufgaben als Race Director durchgehen, dass man so ein bisschen Verständnis dafür gewinnt. Du hast ja nicht nur während des Rennens etwas damit zu tun, sondern auch schon viel Arbeit, soviel ich weiß, liegt ja auch davor. Ja. Und was fällt da gewissermaßen in deinen Hoheitsbereich? Also was musst du da als Race Director machen beziehungsweise wo bist du quasi vielleicht auch das Zünglein an der Waage oder wo bist du entscheidend?

[00:19:04] **Ferdinand Vogel:** Also im Race -Komitee, wo dann auch der Besitzer von Zoom Productions mit drin ist,

[00:19:14] dort werden die Entscheidungen alle als Team -Entscheidung gefällt. Also es gibt eigentlich keine Entscheidung, die ich alleine fälle. Es fliegen alle Gleitschirme. Also auch der Safety Director, alle haben ein bisschen Gleitschirm -Erfahrung. Bei dem einen oder anderen liegt das schon ein bisschen länger zurück. Aber der Ulrich Grill zum Beispiel, der ist früher auch diese Drachen -Proximity -Rennen geflogen und so. Also war auch ein wilder Hund. Und entsprechend ist das Know -How eigentlich bei allen da. Und trotzdem ist für meine Aufgabe, so sehe ich das mittlerweile auch klar, ich bin der Berater, was gleitschirmspezifische Sachen angeht. Und zwar aktuelle gleitschirmspezifische Sachen.

[00:19:56] Und meine Connections, die ich einfach jetzt gerade in der Szene habe, die nutze ich und die erfrage ich. Und da geht es eigentlich los, nämlich bei der Athletenselektion herauszukriegen, wer soll jetzt Red Bull X -Alps -Athlet werden. Das ist gar nicht so easy. Und wir machen da immer einen riesen Prozess draus. Und der Prozess ist allein vom letzten Mal zu diesem Mal noch mal wahnsinnig aufwendiger geworden. Ich würde sagen, es liegt auch mit da dran, weil die Athleten werden immer besser. Also die Athleten werden immer besser. Und das Niveau ist immer näher beieinander sozusagen. Und deshalb wird es immer schwieriger auszuwählen, welcher ist denn jetzt wirklich der Beste.

[00:20:42] Und dann gibt es ja immer das Läuferische und das Fliegerische. Und dann natürlich alle Sicherheitsaspekte. Wir achten in erster Linie mal auf die Sicherheitsaspekte. Da haben wir einigermaßen, wo man es halt machen kann, klare Regeln. Wie viel Flugpraxis braucht die Person? Wie lange sollte sie schon fliegen? Mit welchen Schirmen ist sie regelmäßig unterwegs? Weil das einfach einen Unterschied macht, ob jemand gerade ganz frisch einen C -Schirm fliegt und davor immer nur B -Schirm geflogen ist oder ob die Leute auch CCC -Schirme fliegen und dann bei den X -Alps halt noch was braveres theoretisch fliegen würden. Das macht schon einen Unterschied. Die Agro -Skills, wie gut können die Kunstflugmanöver fliegen? Da behauptet jeder schnell, dass er halt SAT -Heli fliegen kann.

[00:21:29] Und was ich dann mir mache ist, heutzutage hat fast jeder von den Athleten halt einen Instagram -Account und ich schaue mir dann einfach an, wie gut starten die, wie gut landen die. Weil auch da sieht man extreme Unterschiede. Ich würde sagen, beim World Cup über die Hälfte kann ich starten und landen. Und auch bei den Leuten, die sich bewerben, gibt es super viele, die nicht starten und landen können. Und das sind aber einfach auch bei den X -Alps mit die kritischsten Momente. Das guckst du wirklich

[00:21:55] **Lucian Haas:** an? Ja. Also du gehst auf die Instagram -Accounts von denen und guckst, sind da Startvideos von denen drauf? Und dann guckst du dir was an und sagst, oh Gott, wie hüpfet der denn da in seinen Schirm rein? Das sieht ja ziemlich unkontrolliert aus. Ich weiß ja

[00:22:08] **Ferdinand Vogel:** nicht. Ja, genau. Und wenn ich das Gefühl habe, da passt was nicht hundertprozentig, dann versuche ich halt weiter darauf zu achten und dann auch die Storys von den Personen mir anzuschauen, um einfach ein besseres Gefühl dafür zu kriegen. Und viele posten irgendwas von Starts und Landungen und da sieht man sehr viel. Beim Manövern sieht man es oft gar nicht so, weil die Perspektive dann meistens nicht passt. Und oft werden die Fuck -Ups nur reingestellt und da lernt man dann eigentlich nichts, oder? Und das passiert halt auch mal. Also das ist nicht

schlimm, wenn sowas da aufpoppt. Aber ja. Und wenn jemand die letzten drei, vier Jahre viermal runtergefallen ist, dann ist das halt auch ein Zeichen, oh, vielleicht hat er sein Risikomanagement nicht ganz im Griff. Und diese Punkte, weil das Fliegen halt nochmal viel

[00:22:57] sicherheitsrelevanter ist als das Läuferische, die werden sehr, sehr wichtig. Und ich habe den Fragebogen, den Bewerbungsbogen markant umgebaut zu diesem Mal. Beim letzten Mal habe ich mir gedacht, nein, nein, ich lasse es mal lieber, wie es war. Und jetzt haben wir ihn gut umgebaut, um eben die Fragen speziell in diese Sicherheitsrichtungen zu kriegen, um da halt auch Feedback zu bekommen. Und natürlich beschönigt das jeder Athlet, der sich da bewirbt. Aber trotzdem bekommt man ein gutes Gefühl.

[00:23:27] **Lucian Haas:** Was ist zum Beispiel so eine sicherheitsrelevante Frage? Also was müsste ich, wenn ich mich bewerben will? Was ist eine der markanten Fragen, wo du sagst, daraus kann ich rauslesen, ist der Lucian sicherheitstechnisch für sowas geeignet oder nicht?

[00:23:39] **Ferdinand Vogel:** Ich würde nicht sagen, dass es eine Frage ist. Es ist das Zusammenspiel von allen Fragen. Aber wenn da jemand schreibt, ja, er hat im Sicherheitstraining schon zwei Stalls geflogen, dann klingen bei mir schon die Alarmglocken, weil, ja, also wir kennen alle die Videos, wenn es die bei Fetzen, Wind irgendwo im Lee mal voll zerstört oder sowas. Und da will ich einfach, dass die Leute ihren Schirm im Griff haben und das heißt auch im Stall im Griff haben.

[00:24:06] Also wie viel Stallerfahrung haben sie? Und da gehe ich auch teilweise auf die einzelnen Manöver ein und will da mehr Wissen zu den Manövern. Also wenn jemand Heli -to -Heli fliegt, heißt das was anderes, als wenn er mal so einen Bubblecopter gemacht hat. Aber mir geht es auch um die Airtime. Wie viele Stunden haben die im letzten Jahr in der Luft verbracht zum Beispiel? Auch ein wichtiger Faktor, mache ich auch immer, bei den Streckenflugseminaren, wenn ich da die Leute selektiere, wenn ich so mitnehmen will, damit das eine homogene Gruppe ist, dann frage ich die Leute, wie viele Stunden habt ihr im letzten Jahr unterm Schirm verbracht? Und wie viel vielleicht in Summe oder sowas oder durchschnittlich die letzten Jahre pro Jahr? Dass man einfach ein Gefühl bekommt. Und da geht es nicht um Start -Landungen, sondern da geht es beim Streckenfliegen und bei der Auswahl für die X -Alps geht es wirklich darum, zu sehen, wie viel Praxiserfahrung haben sie gesammelt in den letzten Monaten.

[00:25:01] **Lucian Haas:** Jetzt hast du in diesem Jahr, ich glaube, jetzt am Start sind 34, 35 Athleten? Ja, wird sich wahrscheinlich noch mal ein bisschen ändern leider. Ja, okay. Aber das sind die, die du mit ausgewählt hast. Wie viele würdest du sagen, falls man das beziffern kann, wie viele musstest du aussortieren, von denen du sagtest, eigentlich hätten sie von dem, was sie an Skills drauf haben, auch eine Chance gehabt?

[00:25:29] **Ferdinand Vogel:** Ja, also es gibt Länder, da ist es voll einfach. Und dann gibt es halt irgendwann auch den Punkt, wo man sagen muss, wir haben halt nur die 35 Plätze. Eigentlich sind es 30 Plätze plus fünf Joker sozusagen, die wir dann noch mal zusätzlich vergeben. Zumindest läuft das ein bisschen intern. Und ja, in manchen Ländern ist es dann super schwer, weil man kann jetzt nicht Beispiel Franzosen oder man kann nicht zehn Franzosen mitnehmen. Warum nicht?

[00:25:55] **Lucian Haas:** Habt ihr Länderquoten, wo es heißt, es dürfen, also Frankreich kriegt fünf Plätze, Österreich kriegt vier, Deutschland kriegt vier und so?

[00:26:03] Wir

[00:26:04] **Ferdinand Vogel:** haben, wir haben halt die Idee, dass es ein internationaler Bewerb sein soll. Und es spielen viele Faktoren mit rein. Interessanterweise also, als ich Race Director das erste Mal geworden bin und dann die Liste bekommen habe, wer sich beworben hat, habe ich mir die Mühe gemacht und habe rausgesucht, wie viel Follower haben die? Welche Reichweite haben die? Sind die Follower eher in der Kleidschirmszene? Auf wie vielen Social Media Kanälen sind die? Und habe das so alles vorbereitet, weil ich da auch davon ausgegangen bin, dass das ziemlich relevant ist. Das hat nie jemand angeschaut. Ich fand das total spannend. Also wenn wir die finale Liste haben, klar, dann wird noch mal auch, Red Bull darf dann auch noch mal drüber schauen und darf auch noch mal sagen, hey, wir hätten aber noch lieber den Bewerber mit drin oder so, wenn das irgendein Red Bull Athlet aus was weiß ich welchem Land ist.

[00:26:52] Und das hat man jetzt dieses Mal auch, wo ich dann einfach gesagt habe, na, der ist nicht sicherheitsstauglich für das für das Rennen und dann war das auch keine Diskussion und dann war das erledigt. Also die Sicherheitskriterien sind viel, viel höher als irgendwelche Social Media Reichweiten. Trotzdem muss es ein internationales Rennen bleiben. Also beim World Cup jetzt, da war die Hälfte nur Franzosen. Und klar, es ist immer noch ein internationales Rennen, aber man muss halt irgendwo differenzieren. Und das fällt dann schwer zu sagen, hey, das ist jetzt mal unser Limit. Wir haben es dann eh noch mal ergänzt und haben noch jemand weiteren mitgenommen. Also das Team ist so riesig wie noch nie quasi.

[00:27:36] Aber es fällt schwer, dann den Leuten abzusagen und dafür aus einem anderen Land jemanden zu nehmen, der theoretisch von dem, was die Daten hergeben, schwächer auf der Pust unterwegs ist und wahrscheinlich ein schlechteres Ergebnis bei Nix ausmachen wird.

[00:27:50] **Lucian Haas:** Aber das muss man dann als Länderquote dann quasi auch, um Red Bull gerecht zu werden, dann auch auf den Markt zu werden, weil die sagen, das ist auch ein Markt, da wollen wir auch jemand davon haben, so ungefähr. Also da spielt dann Marketing eine Rolle mit.

[00:28:03] **Ferdinand Vogel:** Ja, also irgendwo, klar, das ist ein riesen Aufwand. Ich habe ja eben mal gesagt, wie viele Mitarbeiter da sind, oder? Allein die Mitarbeiterkosten kann man hochrechnen, weil das sind ja nicht nur zwei Wochen Rennen, sondern es ist dann noch eine Vorbereitungswoche und danach noch ein bisschen aufräumen und so weiter. Und auch das Live -Tracking, was das Live -Tracking an Geld kostet, das kann man sich gar nicht vorstellen. Also, dass die Kartendarstellung, dass die Karten da sein dürfen, schon zum Beispiel, ist Wahnsinn. Die Klickzahlen, die da stattfinden, das kann man sich auch nicht vorstellen, als ich es das erste Mal gehört habe und dann mal vergleiche. Ich wollte es einfach mal verglichen haben, was so an einem guten Streckenflugtag beim XContest auf der Livekarte abgeht oder bei Flymaster oder sowas. Ja, das war für mich dann so, wow, okay, das ist einfach eine andere Dimension.

[00:28:49] Da sind viel, viel mehr Leute, die nicht in der Szene sind, die das anschauen. Ist das Faktor 10, Faktor 100, Faktor 1000? Die genauen Zahlen habe ich jetzt gerade nicht parat. Ich merke mir sowas immer nicht, aber es war einfach weit über Faktor 10. Ich glaube, es war eher Faktor 100 oder sonst irgendwas. Also, es war schon enorm. Auch bei Flymaster und XContest sind die Zahlen beeindruckend an guten Tagen, was da Live -Tracking geschaut wird. Ich sehe es selber immer mal wieder. Man sieht es ja dann beim XT -Track, wie viele Leute einen gerade folgen. Und wie die Zahl dann irgendwann mal dreistellig wird, dann denkt man, what? Wer hat da so viel Zeit zum Zuschauen? Aber ja, also Live -Tracking, damit leben die Red Bull League selbst. Und deshalb ist es auch so wichtig.

[00:29:35] Und da geht dann auch viel in die Programmierung. Und auch während dem Rennen am Anfang wird auf das Feedback gehört. Also die Programmierer sind mit in den Foren drin, wo da immer diskutiert wird. Und wenn irgendwas halt nicht so hundert prozentig funktioniert, dann haben die das meistens so am zweiten, dritten Tag gefixt, um einfach das Erlebnis zu perfektionieren. Und wir haben jetzt für die diesjährige Edition ja geswitcht auf Navita. Navita ist jetzt Sponsor und bietet das ganze Package mit dem Omni als Live -Tracking -Gerät. Und da haben wir halt jetzt auch die Farnet -Sachen mit drin, also Farnet Plus. Weil letztes Mal hatten wir das Ganze per App. Und da gab es dann Probleme mit Netzwechsel und über die Landesgrenze hinweg.

[00:30:23] Und dann haben wir dann erhoben, dass wir die Meldung mit dem Event abgeben. Und da haben wir dann auch das Ding. Und da haben wir dann auch den Stand der dann, es ging einfach etwas schief. Im Vorfeld gab es spontane Änderungen und da hat keiner mit gerechnet. Aber ich bin damals auch nach Deutschland über die Grenze zum ersten und zum zweiten Turnpoint. Und dann hat dieses Tracking - Handy, was alle Athleten auch hatten, hat dann gesagt, willkommen in Deutschland, wollen sie jetzt ihr Roaming aktivieren? Und ich habe mir gedacht, oh oh. Das ist

[00:30:53] **Lucian Haas:** ein ganz interessantes Thema. Ja, schöne Geschichte. Aber ich meine, Live -Tracking ist jetzt nicht genau deine Rolle, man könnte da über vieles reden, aber ich möchte nochmal auf deine Rolle als Race Director ein bisschen zurückkommen und jetzt nochmal gucken, die Auswahl der Athleten. Ist es eigentlich, ich meine, das Niveau ist über die Jahre immer weiter angestiegen. Wenn das Niveau so hoch steigt, wie zeigt sich das dann bei den Athleten, die sich überhaupt bewerben? Also werden es wenige Athleten, die sagen, ich traue mir das zu? Wo du sagst, einfach die Latte liegt so hoch, dass viele Leute sagen, ich traue mich schon gar nicht mehr dort anzumelden, weil ich habe eh keine Chance. Oder wird die Szene, gerade die Hike -and -Fly -Szene, so viel porträtiert?

[00:31:38] Oder ist es über die Jahre so viel professioneller geworden, dass die Anzahl der Bewerbungen, die du dann letzten Endes checken musst, auch mit der Zeit eigentlich eher noch angewachsen

[00:31:46] **Ferdinand Vogel:** ist? Also historisch weiß ich es nicht, weil da habe ich keinen Einblick und ich habe jetzt auch nicht groß nachgefragt. Es ist grundsätzlich so, dass es weniger Bewerber sind, als man im ersten Moment denkt. Also ich war positiv überrascht, als ich die Liste bekommen hatte. Trotzdem ist es viel Arbeit, alles durchzuarbeiten. Bedeutet im Umkehrschluss ganz klar, es gibt Länder, da ist jedem bewusst, wer rhetorisch ist. Und die Leute machen sich dann schneller keine Hoffnung, dass sie da reinkommen. Trotzdem merkt man, dass man halt, also beim ersten Mal waren es so drei Leute pro Nation, wo ich dann noch am Hin - und Herswitchen war. Da müssen wir nochmal das beobachten und so. Man muss es halt irgendwie operationalisieren, in Zahlen machen, damit man die Leute vergleichbar macht.

[00:32:31] Und jetzt war es halt in manchen Nationen wirklich sauschwer. Da hat man dann fünf Leute, die noch zur Auswahl standen, für einen Restplatz sozusagen. Und ja, das macht es dann natürlich richtig, richtig schwer. Es macht keinen Spaß, diese Auswahl dann. Und wenn man die Leute dann auch noch kennt und ja, also ich würde auch sagen, dieses Mal, um mich da jetzt ein bisschen leider angreifbar zu machen, würde ich sagen, ist uns schon auch ein Fehler passiert, rückwirkend betrachtet. Man kriegt es dann irgendwie, nachdem es announced ist, merkt man es dann plötzlich. Also vor dem Rennen noch. Was war der Fehler? Ja, ob man wirklich die richtigen Athleten selektiert haben. Also da würde ich sagen, gab es dieses Mal schon ein, zwei, wo was schiefgegangen ist.

[00:33:20] Kannst du den Namen nennen? Willst du nicht? Nein, mag ich nicht. Ich mag auch nicht die Nationen nennen. Aber es ist, es ist, letztendlich die haben, nachdem sie selektiert sind und auch ab da, wo sie sich beworben haben, fangen die ja trotzdem das Trainieren an. Und ein paar Athleten, die wir auf unsere zweite Liste für die zukünftigen Editions gesetzt haben und jetzt auch schon beobachten, da sind jetzt auch Leute dabei, wo ich sage, wow, die haben sich jetzt, bis jetzt schon so weiterentwickelt, dass sie, wenn sie, wenn jetzt die Selektion wäre, hätten sie viel bessere Chancen. Und deshalb, es gibt immer Überraschungen und letztendlich bleibt das Rennen deshalb ja auch spannend. Also wenn alle genau gleich gut wären, klar, dann wäre es auch spannend. Aber letztendlich würden sie dann wahrscheinlich...

[00:34:05] Wahrscheinlich nur noch im Pulk fliegen und gemeinsam durch die Gegend rennen. Und so sieht man dann plötzlich auch wettermäßig, welche Routen, Wahlen und Entscheidungen gibt es. Und es ist nicht nur eine Traubenkette, sondern das Rennen wird plötzlich spannend.

[00:34:20] **Lucian Haas:** Auffällig ist in diesem Jahr, es gibt nur eine Frau, die dabei ist, Celine Lorenz. Und vor zwei Jahren, 2023, waren es fünf Frauen. Und damals hieß es so, oh wow, so endlich die Red Bull X -Alps, die Frauen kommen da jetzt endlich. Und das ist natürlich auch so weit. Die Eli Egger ist dann auch noch bis ins Ziel gekommen als erste Frau, jemals in einem Rennen und so weiter. Und das klang so nach, jetzt die Frauen kriegen einen größeren Anteil da dran. Jetzt haben wir wieder nur

[00:34:47] **Ferdinand Vogel:** eine. Was ist los? Ja, das weiß ich leider auch nicht genau. Also ich glaube, die Sachen, die es letztes Mal gab, die frauenspezifisch waren, das war schon cool zum Beobachten. Und das war, glaube ich, auch eigentlich motivierend. Und letztendlich sind wir mit viel, viel mehr Bewusstsein. Mit mehr Bewerberinnen sind wir von ausgegangen. Aber die gab es halt nicht. Und es gab mehr Bewerberinnen als jetzt nur die Celine. Aber es ist halt, letztendlich müssen die trotzdem ein gewisses Niveau mitbringen. Und die einen oder anderen Bewerber, die werden auch irgendwann ready sein für die X -Alps. Aber die, die man eigentlich kennt aus der Szene, da war irgendwie das Interesse ein bisschen verloren gegangen. Weiß ich nicht. Und unsere Idee ist jetzt einfach, dass wir ein bisschen proaktiver auf die entsprechend.

[00:35:35] Und die Damen, die da in Frage kommen, darauf zugehen und einfach fragen. Und durch Antworten, wenn sie Fragen haben, halt die Entscheidung versuchen können, positiv zu beeinflussen. Inwieweit spielt Vitamin B bei der Auswahl eine Rolle?

[00:35:57] Ja, wie ich eigentlich eben gesagt hatte, würde ich sagen... Also wenn die Stimme von Red Bull wiegt schwer, wahrscheinlich. Nee, würde ich gar nicht sagen. Also wenn jetzt... Wenn jetzt wirklich ein Red Bull Athlet aus

größeren, wichtigen Kernmärkten, also von Red Bull Kernmärkten, sich bewerben würde, aber es gäbe interessantere Athleten und wir würden das rechtfertigen, ich glaube, dann würde Red Bull sagen, okay, dann ist es so. Solange das Rennen spannend ist und wir nicht da anfangen zu tricksen, dann passt es. Also hatte ich ja eben auch schon gesagt, es gab definitiv schon den Fall auch, dass ich dann gesagt habe, na, das macht... Das macht keinen Sinn, die Person zu nehmen und dann war das voll in Ordnung. Man muss es halt nur sachlich argumentieren und das ist die große Hürde eben, dass alles diese ganzen Gefühle, die man so hat oder Eindrücke aus einem Video, das in Zahlen oder in eine Skala zu packen, das ist einfach extrem schwierig.

[00:36:58] Und da können natürlich dann auch Fehler passieren. Also da bin ich auch dann nur ein Mensch und bei so vielen Bewerbern die Skalierung dann richtig hinkriegen. Das ist super schwer. Deshalb geht man das nicht nur einmal durch, sondern das sind ganz viele Prozessschleifen und es wird auch regelmäßig das hinterfragt, was man gerade entschieden hat.

[00:37:21] **Lucian Haas:** Nun hast du gesagt, ihr entscheidet vieles da im Team, aber würdest du sagen, gerade weil du in der Gleitschirmszene so drin bist, weil du das Gleitschirmfliegen so gut im Blick hast, weißt, was auf Sicherheit ankommt und sowas, dass du gerade, was die Auswahl der Athleten betrifft, schon so etwas wie das Zünglein an der Waage darstellst als Race Director?

[00:37:39] **Ferdinand Vogel:** Ja, ich glaube schon, wenn ich jetzt sage, na, die Person ist total unsafe, dann ist die raus. Also so könnte ich das beeinflussen, definitiv.

[00:37:49] **Lucian Haas:** Und gibt es da auch Diskussionen, dass schon mal Leute kommen und sagen, ey, ich bin nicht dabei, nur der Ferdi mag mich nicht. Deswegen, der hat mich

[00:37:55] **Ferdinand Vogel:** rausgeschmissen. Ich versuche, wenn es sowas gibt, und das gab es auch beim letzten Mal schon, einfach direkten Kontakt zu den Leuten aufzunehmen, mit denen das sachlich zu reden, denen sachlich Tipps zu geben, ihnen zu verraten, warum wir uns gegen sie entschieden haben. Und man sieht das dann eigentlich auch, wie

[00:38:18] sie plötzlich ihren Trainingsplan anpassen oder ihre, also es gab zum Beispiel mal einen Bewerber, der war total enttäuscht und hat gesagt, er ist voll der Abenteurer und das ist doch ein Abenteuerrennen, warum darf er nicht? Und da habe ich gesagt, ja, ein Sicherheitsaspekt ist Erfahrung im Wettbewerb. Und da geht es jetzt gar nicht um Streckenflugwettbewerbe oder sowas, sondern allgemein einfach Wettbewerbserfahrung. Weil, wenn man das allererste Mal an einem Wettbewerb teilnimmt, und das ist wurscht, das kann auch sein bei einem Skirennen oder sowas, dann verändert das einen. In dem Moment, wo man in einen Wettbewerbsmodus kommt und das nicht gewohnt ist, den Wettbewerbsmodus, dann wird man plötzlich risikobereiter. Und es hilft, wenn die Leute einfach viel Wettbewerbserfahrung haben. Und ich versuche es voll rational zu betrachten.

[00:39:05] Und ich sage das auch im Komitee. Ich kenne die Person, bin mit der befreundet. Und gebe dann auch manchmal die Verantwortung einfach ab und versuche wirklich nur die Fakten denen zu geben. Und da ich eben nur einer von dreien bin und manchmal, wenn es schwierig ist, dann sind wir sogar fünf Leute, die das entscheiden. Und was ich auch noch mache, ist, ich versuche Expertenwissen quasi auch noch von den Leuten einzuholen. Also ich bin immer im direkten Kontakt mit dem Inigo, heißt er, glaube ich, von den X -Pure. Und wir tauschen uns da auch einfach aus. Welche Erfahrungen hat er gemacht mit den Athleten oder auch andersrum, wenn er selektieren muss und er sagt, hey, hat sich die Person bei dir beworben?

[00:39:51] Was hat sie denn bei dir angegeben? Und so kriegt man halt auch Zusatzinfos, die sehr, sehr wertvoll sein können. Und wenn die halt irgendeinen Scheiß gebaut haben bei den X -Pure, dann gab es auch das schon mal, dass ich dann einfach den Athleten kontaktiert habe und gesagt habe, hey, mir ist das und das zu Ohren gekommen, erklär es mal bitte noch. Und ich glaube, dieses von vielen Seiten die Selektion betrachten, das ist das, was es nachher wertvoll macht. Und trotzdem bleibt es irgendwo ein bisschen unfair, weil es gibt nicht die eine Liste, auf die man hinarbeiten kann als Bewerber. Es ist schwierig.

[00:40:33] Da mache ich mich jetzt voll angreifbar, aber es ist einfach so.

[00:40:37] **Lucian Haas:** Es ist ja verständlich und man muss halt auch sehen, das ist ein Rennen, was nicht.....nicht nur den sportlichen Aspekt hat, sondern halt viele andere Aspekte auch, Marketing und Sonstiges, was da alles damit reinfällt. Lass uns mal die Auswahl ein bisschen jetzt abhaken. Aber es gibt ja noch andere Sachen, die du als Race Director auch im Vorfeld machen musst. Eine Sache ist, glaube ich, du legst auch fest oder bestimmst mit darüber über das Reglement, was da gemacht wird. Und in diesem Jahr gab es eine Regel, die du eingeführt hast oder die du wahrscheinlich mit dafür plädiert hast, dass die eingeführt wird. Und die ein bisschen für Diskussionen gesorgt hat. Da ging es um Gurtzeuge und wie lang deren Bürzel sein darf. Ja. Warum

[00:41:21] **Ferdinand Vogel:** oder worum ging es dabei? Ja, das Thema kann ich schon mittlerweile eigentlich nicht mehr hören. Aber es wurde einfach kurz nach den letzten X -Hypes ist mir zu Ohren gekommen, dass die ersten Hersteller daran arbeiten, solche aufgeblasenen quasi Gurtzeuge, diese Riesengurtzeuge, die man eben vom World Cup kennt, auch für die X -Hypes zu bauen, in Ultraleicht. Und zu dem Zeitpunkt war das definitiv noch so, dass eigentlich fast alle World Cup -Piloten gesagt haben, das ist nicht sicherheitsafe, es ist schwieriger zu fliegen, man sieht weniger, man kommt nicht an die Instrumente ran und all diese Probleme. Und das habe ich dann alles aufgelistet und gesammelt, diese ganzen Probleme, die da sind.

[00:42:09] Aber es gibt auch Positives, zum Beispiel da drin ist schön warm. Also wenn man verschwitzt. Wenn man verschwitzt, in kurzen Klamotten startet und dann oben an der Basis klebt, dann ist da drin immer noch schön warm und die Athleten brauchen nicht zittern. Aber du hast ja trotzdem einen Husten

[00:42:24] **Lucian Haas:** aus Spanien mitgebracht. Eher aus dem Flieger. Na okay, Spaß beiseite. Okay, es ist schön warm, das ist der Vorteil. Aber jetzt zurück, warum hast du da eine Regel eingeführt?

[00:42:34] **Ferdinand Vogel:** Ja, also letztendlich von all den Nachteilen ist dann das als sicherheitsrelevantesten rausgekommen, dass eben wenn man mal eine blöde Situation hat, man muss stallen und man fliegt leicht rückwärts, dann sieht man nichts mehr. Man sieht nichts mehr, weil? Weil das Heck dann so lang ist, dass das sich dann einmal um den Kopf wickelt sozusagen und dann sieht man wirklich gar nichts mehr. Aha. Muss den Stall nur nach Gefühl fliegen? Also es geht, man kann mit, glaube ich, jedem Gurtzeug, was es jetzt draußen gibt, so einen Stall fliegen, dass das Heck gerade senkrecht nach oben zeigt und dann sieht man halt noch die Hälfte vom Schirm oder so. Das geht. Aber wenn man jetzt einfach nur mit dem... Wenn man mit den Leuten, auch mit den Athleten ins Sicherheitstraining geht und sagt, mach mal ein paar Stalls oder die das über Grund irgendwie mal ausprobieren, dann gab es da einfach viele Videos und viel Feedback.

[00:43:23] Ja, das ist wirklich richtig krass. Ich habe es selber nie ausprobiert, muss ich auch gestehen. Hätte ich vielleicht einfach mal machen sollen. Aber da es dann beim World Cup in der Kommission, bei der FAI in der Kommission, also in der Civil, überall ist es aufgepoppt. Und beim World Cup gab es... Und nachdem die Gurtzeuge rauskamen, einfach eine Serie an Unfällen, auch mit Rückenverletzungen, weil das ist einfach bei der Landung ein zusätzlicher Stress. Zu dem Zeitpunkt, wo das Ganze aufgepoppt ist, gab es diese Magnetlösungsidee noch nicht. Da war das alles noch mit Reißverschluss. Und ich habe einfach gesagt, hey, es gibt keine gesetzliche Grundlage, auf der die Außenhülle definiert ist. Und jeder Athlet darf, ohne die Zulassung zu verlieren, an der Hülle rumbasteln.

[00:44:11] Und da können richtig heftige Sachen bei passieren. Wenn man am Retter hängt, wird man plötzlich erdrosselt. Das testet niemand. Das ist kein Zulassungskriterium. Klar, der komplette Bereich vom Rettergriff und so weiter, das ist zulassungsrelevant. Aber wie das Heck aussieht und wie groß oder wie das um den Hals ausschaut, ist nirgendwo definiert. Wir brauchen da eine Regel und die brauchen wir so schnell wie möglich, weil die Firmen arbeiten da dran. Und ich bin dann mit einigen Firmen in Kontakt gegangen.

[00:44:46] Damals war ich auch noch kein Nova -CEO. Und diese Änderung zusätzlich, die hat dann doch zu der einen oder anderen Missstimmung geführt. Weil es dann hieß, ich habe Spionage betrieben und so weiter. Aber bei Nova, wir haben da gerade 0,0 Ideen in diese Richtung, irgendwas zu bauen.

[00:45:07] **Lucian Haas:** Spionage betrieben in der Form, weil du über die Projekte schon Bescheid wusstest, dass die solche Gurtzeuge mit so langen Bürzeln bauen, oder?

[00:45:14] **Ferdinand Vogel:** Ja, also zum Beispiel Super, die haben sich bereit erklärt und haben mit mir ein Videocall gemacht und haben mir ihren Proto gezeigt und haben mir wirklich sehr detailliert darauf hingewiesen, welche Gedanken sie sich gemacht haben, was sie verbessert haben, um eben diesen ganzen Katalog an negativen Punkten von diesen Gurten zu verbessern. Und das hat mich beeindruckt und es war auch sehr, sehr viel abgearbeitet, aber eben diese Stolz -Geschichte nicht. Und ich habe mir dann gesagt, okay, keiner, die haben mir dann alle versprochen, sie schicken mir Videos und so weiter, keiner hat mir irgendwas geschickt und keiner konnte mir versprechen, dass das cool ist, was die da machen mit den riesenlangen Hecks. Und dann habe ich irgendwann gesagt, so, da brauchen wir jetzt eine Regel. Zum einen für die Schwimmweste, weil wenn sie große Seen überqueren, brauchen sie eine aufblasbare Schwimmweste.

[00:46:02] Zwar eine ziemlich kleine gegenüber dem, was man heutzutage im Sicherheitstraining hat, aber wenn die in dem Gurtzeug aufgeht, dann dürfen die halt trotzdem nicht erwürgt werden. Das heißt, da brauchen wir irgendeine Regel und eben für das Stolz -Problem. Und wir haben dann viele Ideen gesammelt, viel diskutiert. Ich habe versucht rauszukriegen, was die in der Civil -Arbeitsgruppe für Überlegungen sich gemacht haben. Ich hatte immer die Hoffnung, dass die Civil -Working -Group schneller ist, dass irgendwas bei der EN mit reinkommt. Ich habe da bei der WG6 mit versucht reinzuhören, ob die irgendwas planen beim World Cup. Und alle haben immer gesagt, ja, sie planen was. Aber als sie mir dann mal die Unterlagen geschickt haben, was sie bisher hatten, war da nie irgendwas wirklich Relevantes drin, was das Problem löst.

[00:46:50] Und auch kein Hersteller hat mir irgendeine Innovation nennen können, eine Innovationsidee, wie man... Weil da gibt es Möglichkeiten. Mittlerweile gibt es auch erprobte Möglichkeiten. Aber zu dem Zeitpunkt, ich meine, wir reden da von vor über einem Jahr, gab es noch nichts. Und dann habe ich irgendwann gesagt, so, jetzt reicht es.

[00:47:10] Wir limitieren jetzt einfach die Hecklänge auf das, was in den letzten Editions das längste Gurtzeug war. Fertig. Und dann habe ich mich ans Messen gemacht und habe zwei Gurtzeuge herausgefunden, die auf den Fotos, also nach Fotos von der Seite, die längsten Hecks hatten. Und habe dann mit den Herstellern Kontakt aufgenommen und habe einfach gesagt, hey, bitte mess mal so und so, wie lang euer Heck ist. Und darüber haben wir eine Zentimeterangabe definiert. Und dann ging es halt nur darum, wie misst man das am besten, sodass der Hersteller... Am Anfang hatte ich nicht den Hersteller im Kopf, sondern den Athleten, dass der halt nichts vor die Nase bekommt, oder? Und dann aber irgendwann halt auch, ja, der Hersteller muss es halt auch auf den Zentimeter genau nachbauen können. Jetzt haben die Gurtzeuge eine Leine irgendwo aus dem Nackenbereich bis an den hintersten Punkt,

[00:47:57] damit man dann, wenn man hinten zieht, nicht das Tuch lang zieht, sondern die Leine das Ganze stoppt. Und dann ist es klar definiert. Also totaler Schmarrn. Nur für die X -Hypes so eine Leine reingebaut. Und ich sage auch nicht, dass diese Regel... Bestehen bleibt, sobald die Civil oder die EN oder irgendwas einen Standard definiert. Und bei der Civil gibt es jetzt Ideen dazu, aber die tun sich auch super schwer. Genau diese Themen haben die sich richtig schwer getan, was zu definieren. Viele von den Arbeitsgruppen haben dann irgendwann, als wir unsere Regeln veröffentlicht haben, gesagt, klingt irgendwie logisch, man tut zwar die Innovationen einstampfen oder einschränken, was ich auch nicht cool finde für die X -Hypes, aber es ist so schwierig. Und bei der Civil ist jetzt die Idee, dass Zulassungstestpiloten von den Prüfstellen die Gurtzeuge fliegen und einen Full -Stall fliegen.

[00:48:49] Wo ich aber mittlerweile weiß, wenn man je nach Gurtzeug weiß, wie man den Stall einleiten muss, dann kriegt man das mit jedem Gurtzeug hin. Von daher ist das eigentlich auch schon wieder... Man hat eine Regel definiert, die aber dann nichts bringt. Aber solche Möglichkeiten hatte ich halt nicht. Ich kann schlecht Testpiloten finden, die dann auch noch in die jeweiligen Gurtzeuge passen bei den X -Hypes. Das sind ja meistens Spezialanfertigungen. Und die meisten Leute sind kleiner wie ich. Und das ist einfach unrealistisch. Und deshalb die Entscheidung einfach, es darf kein Gurtzeug mitfliegen, was länger ist als das, was die letzten Editions schon mitgeflogen ist. Das ist so ein bisschen die gesamte Geschichte dahinter. Es ist traurig, die Civil hat bis heute nichts veröffentlicht. Der World Cup hat nichts veröffentlicht. Es gibt keinen Standard. Es darf jeder machen mit der Außenhülle, was er will.

[00:49:38] Und dann kam immer das... Totschlag -Argument war dann immer, ja, fertig. Das ist doch nicht so sicherheitsrelevant. Viel relevanter sind doch die dünnen Protektoren. Mach doch da was. Dann habe ich gesagt, dafür gibt es aber Standards. Und die X -Hypes sieht sich nicht als Standardbringer. Also wir wollen keine neuen Standards

oder zusätzlich höhere Standards entwerfen wie das, was es schon gibt. Sondern nur das, was es gibt, das nehmen wir her. Und wo es nichts gibt, da müssen wir halt eine Regel finden. Okay. Genug über die Bürzel gesprochen.

[00:50:15] **Lucian Haas:** Gibt es noch irgendeine andere Regeländerung, zusätzliche Regel bei dieser X -Alps -Edition, die man auf dem Schirm haben sollte?

[00:50:26] **Ferdinand Vogel:** Wir haben die Eliminierung. Alle 48 Stunden wird der letzte eliminiert. Ein bisschen geändert. Früher war das, glaube ich, um 6 Uhr. Jetzt ist es um 8 Uhr. Zum einen war die Erfahrung, um 6 Uhr sind eigentlich nur die Frühaufsteher. Meistens eher auf dem Weg zur Arbeit. Die kriegen das also gar nicht so mit. Und es war dann oft eigentlich auch schon entschieden, hat die Person noch einen Nightpass oder nicht. Und irgendwie hat sich dann in der Nacht entschieden. Da, wo es keiner mitbekommt. Und jetzt war die Idee, wir machen es angenehmer. Es ist auch angenehmer für die ganzen Runner und so, die dann ja auch außenrum sind. Und jetzt haben sie einfach nach der Nachtruhe nochmal ein bisschen Zeit zum Zeigen, dass sie den anderen noch überholen können.

[00:51:13] Ich glaube, das macht es ein bisschen spannender. Ja, ich denke, das ist eine wichtige Änderungsgeschichte, die man wissen sollte. Und dann haben wir versucht, den Zieleinlauf etwas safer zu gestalten. Und haben eine Regel versucht zu definieren, ohne das Rennen zu unterbrechen. Also man könnte jetzt einfach sagen, wer oben ankommt, der hat gewonnen. Also der letzte Turnpoint oben am Berg. Und dann darf man halt noch runterfliegen. Dann hat man einfach die Idee, nein, das Rennen hört unten auf. Und jetzt müssen wir das irgendwie safer machen. Da haben wir dann gesagt, okay, dann gibt es so eine Art End -of -Speed -Section. Also das ist meistens halt ein Zylinder um einen Turnpoint drumherum. Wer da als erstes reinfliegt, der hat die Zeit gestoppt.

[00:51:58] Aber die Zeit stoppt nicht, sondern man kriegt nur eine Gutschrift gewissermaßen. Ja, oder eine Pausierung für zehn Minuten, in der man safe top landen kann, die Schwimmweste anziehen kann, unterschreiben kann und dann sich wieder startklar machen kann. Und derzeit kann man nicht überlegen. Man kann nicht überholt werden. Das ist so vereinfacht gesagt, diese Regel.

[00:52:19] **Lucian Haas:** Das heißt, top landen oben auf der Schmittenhöhe und dann stoppt die Zeit. Du sagst, zehn Minuten hast du jetzt so und dann geht es wieder weiter und letzten Endes stoppt die

[00:52:26] **Ferdinand Vogel:** Zeit unten. Ja, genau. Also es kann zum Beispiel sein, dass einer sich entschieden hat, er läuft runter und oben wartet einer und dann kann der trotzdem noch ihn überholen. Also sie dürfen, wenn sie jetzt alle mehr oder weniger gleichzeitig ankommen, dann detektieren halt die Live -Tracker. Wann wer diese Linie überflogen hat und dann dürfen die mit einem maximalen, minimalen Abstand zueinander von einer Minute raus starten. Also der Zweite muss dann auch eine Minute oben noch warten, weil sonst ging es nur darum, wer im Vollgas rausfliegt über den See und am schnellsten abspiralt. Und so haben sie eine Minute Puffer und mit mehreren Athleten darüber diskutiert. Manche finden es nicht cool, manche sagen, okay, nee, das passt. Das macht es auf jeden Fall safe genug und wir werden es jetzt einfach sehen.

[00:53:13] Es ist... Es ist eine Idee, um die X -Alp safer zu machen und trotzdem noch den Renncharakter dazulassen. Kommen wir zur Route. Ja. In

[00:53:22] **Lucian Haas:** diesem Jahr sind es 1.283 Kilometer, so lang wie noch nie. Ich glaube 50 Kilometer, Pi mal Daumen, länger als noch im letzten Mal, 2023. Gibt vier Alpenüberquerungen, ein markantes X in der Mitte, zweimal ist St. Moritz in der Schweiz der Turnpoint, wo sich alles wieder trifft.

[00:53:44] Welchen Anteil... Hast du da dran?

[00:53:48] Also, dass es so gekommen ist, wie es jetzt läuft. Hast du überhaupt einen Anteil da dran? Oder kriegst du Route gewissermaßen von dem Race Committee und den ganzen Organisatoren, die zwei Jahre darauf hinarbeiten oder sowas? Kriegst du das einfach auf den Schreibtisch und sagst,

[00:54:02] **Ferdinand Vogel:** das soll es sein? Ich würde sagen, ein paar Sachen sind vorgegeben, einfach auch deshalb, weil die Turnpoint -Destinationen sind Vertragspartner, sind Sponsoren teilweise. Und da, wo man halt Sponsoren findet... Und dann wird halt noch diskutiert, sind die zu nah beieinander? Können wir es irgendwie mit der Route so legen, dass sie halt nicht in einem kurzen Abstand, wie man es jetzt zum Beispiel in Locarno und dann in Zona haben?

[00:54:30] Aber man versucht es halt und diskutiert drüber und muss aber halt auch irgendwie gucken, dass man ein paar Sponsoren an Land zieht, damit die ganzen X -Alps überhaupt weiter möglich bleiben. Weil mit den ganzen Auflagen, die es da gibt, ist so ein Event ohne Sponsoren nicht mehr stemmbar. Ja, dann geht es halt nachher darum, die so aneinander zu legen, dass es trotzdem eine spannende Route gibt, damit es mal was Neues ist. Und ich glaube, dieses Mal gibt es durchaus ein paar Ecken, wo die Athleten auch bei den X -Alps noch nie vorbeigekommen sind oder wo es mal von der anderen Richtung aus ist. Und dann versucht man halt noch zu gucken, müssen wir da noch irgendwo einen zusätzlichen Turnpoint dazwischen legen? Wie jetzt zum Beispiel am Mont Blanc, wo sie dann einen Klettersteig gehen müssen.

[00:55:16] Also Mont Blanc... Da muss man durchaus dieses Mal zum ersten Mal nicht nördlich umrunden, sondern auf der Südseite von Mont Blanc müssen sie einen Klettersteig hochgehen, relativ weit rauf und dann dürfen sie oben starten. Solche Sachen, solche Kleinigkeiten sind das. Und dann ist es viel, viel Arbeit nachher zu definieren an den Turnpoint -Destinationen, wo setzt man das Turnpoint -Schild hin? Brauchen wir irgendwo eine Fläche außenrum, wo sie nicht landen dürfen? Also wenn man jetzt mitten im Dorf das Turnpoint -Schild hinstellt und dann... Dann kommen die Athleten plötzlich auf die Idee, oh, der Park, der schaut doch groß genug aus, da stalle ich mich jetzt rein, damit ich nicht reinlaufen muss, damit man sowas umgeht. Haben wir dann halt jetzt so No -Landing -Areas außenrum gelegt oder Landeplätze definiert teilweise auch.

[00:56:04] Das ist dann viel Briefing -Arbeit bei den Athleten. Man kommt mit in das File rein, man muss dann mit den GPS -Koordinaten eben neue Lufträume erzeugen, die es noch so gar nicht gab. Dafür gibt es kein Tool, das muss man dann teilweise händisch machen mit den... Koordinaten in das File eintragen und so. In Summe bleibt dann nachher viel, viel organisatorischer Aufwand trotzdem noch übrig.

[00:56:24] **Lucian Haas:** Du hast gesagt, bei der Sicherheitsgeschichte, da kommt halt deine ganze Gleitschirmerfahrung und sowas mit rein als Berater. Inwieweit kommt deine Gleitschirmerfahrung auch als Berater für die Route mit rein? Oder ist das letzten Endes, sagt man, okay, die Turnpoints liegen fest und wie da gelaufen und vor allem geflogen wird, das ist dann eh Sache der Athleten. Also da muss man gar nicht so viel voranbringen. Rausdenken, was da gemacht wird.

[00:56:49] **Ferdinand Vogel:** Nee, also es ist schon so, dass, wo wir jetzt wussten, okay, wir haben L 'Estée Alpes noch mit drin. Das ist der südlichste Turnpoint unten in Frankreich. Ja, genau. Wir haben den mit drin, die Route wird lang, weil Start und Ziel war schon definiert. Und dann ging es schon darum, wie können wir jetzt die Turnpoints so legen, dass die Routen dazwischen Rennstraßen werden sozusagen, wo die Athleten sich es leicht tun. Wie können wir die Turnpoints..... an Stellen stellen, sodass sie nicht weit hochlaufen müssen, um gleich wieder zu starten. Solche Themen sind da schon auch mit relevant. Und meine Gleitschirmerfahrung ist dann eher so Sachen wie, kann man auf der Wiese landen oder ist das nicht safe?

[00:57:34] Und da war es dieses Mal, es sind zwei Destinationen, wo ich selber noch nie war. Das eine ist St. Moritz und das andere ist eben das in Frankreich. Und da habe ich dann auch erst noch lernen müssen. Ich habe mir zwar von Piloten vor Ort..... Informationen einholen lassen. Aber als wir entschieden haben, dass die Destinationen werden, waren wir zum Beispiel noch nicht ganz so bewusst, dass die Winde tagsüber so stark werden. Oder dass die genau da, wo wir gedacht haben, dass wir einen Landeplatz setzen, dass es da so turbulent werden kann. Weil einfach zwei Talwinde über einen Berg drüber schwappen und dann da voll die Waschküche machen und, und, und. Was ist in St. Moritz das Problem, oder? Nein, in St. Moritz haben wir eher das Windproblem, dass da ziemlich schnell mal an einem normalen Mittag..... halt 40 km/h Wind im Tal sein können und dann muss der Landeplatz plötzlich groß werden und so ein See im Rücken haben ist dann nicht so geil zum Beispiel und der Wind kann aber auch von einer anderen Richtung ähnlich stark kommen und dann wird es plötzlich ziemlich komplex.

[00:58:34] Dann haben wir in St. Moritz noch den Flughafen, der halt noch einen Luftraum oben drüber hat. Mit denen haben wir dann verhandelt, aus Sicherheitsgründen, dass die Athleten auch da und da noch landen dürfen und einfliegen dürfen. Und solche Themen sind dann... Und die Erfahrung, die hilft, um sinnvolle Kooperationen auch hinzukriegen. Also ich glaube, mit dem Flughafen fand ich es voll angenehm zu kommunizieren, das war schon vorbereitet, aber als die dann, glaube ich, gemerkt haben, dass ich mich jetzt auch nicht auskenne, dann haben sie gesagt, okay, das passt

schon und dann kann man auch plötzlich über andere Sachen verhandeln. Es gibt viele Athleten, die es kennen sich nicht aus mit Lufträumen, aber das habe ich ja dann noch mit im Blick und kann das bei..... in der Vorbereitungswoche wird dann aufsehen. Ich bin auf solche Punkte ziemlich eingegangen, bis die Athleten verstehen, was Sache ist, aber es funktioniert nicht immer.

[00:59:25] **Lucian Haas:** Scoutest du sowas auch vor Ort? Also fährst du dann mal nach St. Moritz oder Les Deux Alpes und sagst, ich fliege da einfach mal, ich mache mal so einen Landeanflug, um mir einfach einen Eindruck davon zu bekommen, was wirklich am Ende realistisch sein wird?

[00:59:41] **Ferdinand Vogel:** Wäre sicherlich sinnvoll, habe ich nicht gemacht, bei beiden Editions nicht. Die meisten Sachen kenne ich durch WorldCast. Und durch selber Strecken fliegen und rumreisen. Aber ich versuche halt einfach dann durch Google Earth Bilder, Google Street View, Fotos, die ich von der Destination bekomme, Gesprächen mit den lokalen Piloten, mit Tandempiloten und und und, Informationen rauszukriegen. Jetzt bei St. Moritz war es einfach schwierig, weil genau an der Stelle ist halt normalerweise der Luftraum. Das heißt, da ist wenig gleitschirmspezifische Erfahrung da. Aber ich glaube, wir haben jetzt eine coole Lösung. Also die Athleten müssen jetzt erst runter an den See, können dort landen auf einer großen Fläche.

[01:00:27] Wenn der Wind zu stark ist, haben sie noch Ausweichlandeplätze, müssen dann dort ein Selfie machen und dann erst ins Dorf hoch. Und wenn man direkt ins Dorf gegangen wäre, dann hätten sie oben irgendwo am Hang einlanden müssen oder so und dann runterlaufen. Das haben wir gut umgangen.

[01:00:43] Und in Frankreich, da werden wir sehen, wie wir das jetzt noch gestalten. Das sind wir immer noch nicht ganz final. Wenn wir uns final für entschieden hatten, das ist jetzt raus. Die haben da noch neue Seilbahnen aufgestellt.

[01:00:58] Plötzlich ist ein Seil quer über der Landeplatz. Ja, also Seil ist so semi -relevant, aber sie haben jetzt einfach einen Zaun da noch hingestellt und der hat die Landefläche jetzt nochmal halbiert. Und jetzt suchen wir da nochmal eine andere Lösung. Mal schauen, vielleicht wird die Route noch ein bisschen länger.

[01:01:18] Wo siehst du die größten Schwierigkeiten von der Route? Ja. Boah, das ist so wetterspezifisch. Die meisten Athleten haben Angst, dass sie nicht ins Ziel kommen, weil sie so lang ist. Hast du diese Angst auch?

[01:01:32] Das ist eine meiner Aufgaben, zu sagen, was ist das realistisch Schnellste, was die Top -Athleten schaffen werden? Was ist, wenn das Wetter jetzt so eher durchschnittlich ist, das Realistische? Und was ist, wenn es mehr oder weniger die ganze Zeit nur pisst und sie ab und zu mal abgleiten können? Wie weit sind sie an welchem Tag? Und da gibt es jetzt... Da gibt es eine aufwendig gebastelte Liste. Ich habe mir teilweise mit einer Wander -App -Karte, so wie das die Athleten auch machen, die Kilometer, Höhenmeter rausgesucht und bin die ganze Route selber entlang gegangen.

[01:02:05] Sozusagen virtuell und auch fliegerisch, was ist wie möglich. Und ja, wenn das Wetter richtig grausam ist und sie nur selten Abgleiter machen können, klar, dann wird es ziemlich unrealistisch. Ich glaube, dann bräuchten sie, was hat ihr ausgegeben, 24 Tage oder sowas? Ja, 12. Das haben sie. Also, wirklich unrealistisch, aber wenn man jetzt die Durchschnittswerte der letzten Jahre hernimmt und sieht, in welche Entwicklungsrichtung das geht, dann werden sie nach sieben Tagen im Ziel sein. Und das ist dann eigentlich schon wieder fast zu früh.

[01:02:41] Die sollen sicher ein bisschen länger da draußen in den Alpen

[01:02:44] **Lucian Haas:** ihr Abenteuer haben. Beim letzten Mal waren es 23 Athleten, glaube ich, die am Ende ins Ziel gekommen sind innerhalb der Rennzeit.

[01:02:55] Jetzt ist es länger geworden und so. Und letztes Mal war auch das Wetter sehr flugträchtig, auch wenn es nicht einfach zu fliegen war. Aber die sind alle sehr, sehr viel geflogen dabei auch noch. Was ist so deine Prognose, wie viele von den Athleten können es in diesem Jahr realistischerweise ins Ziel schaffen?

[01:03:12] **Ferdinand Vogel:** Ja, es ist auch so wetterabhängig. Also, es kann ähnlich laufen wie beim letzten Mal. Aber dadurch, dass die Route schon ein bisschen kniffliger geworden ist, gehe ich davon aus, dass es nicht mehr ganz so viele sind. Also, die wesentliche Änderung, warum das auch das letzte Mal so viel ist. Und das, was wir erfahren haben, ist ja,

dass das Rennen nicht mehr beendet ist, nachdem der erste im Ziel ist und dann noch ein paar Stunden läuft. Sondern es gibt jetzt einfach eine harte Deadline. Bis dahin läuft das Rennen. Fertig. Und dadurch hatten die einfach viel mehr Zeit. Weil wenn man die alten Regeln hergenommen hätte, dann wären einige nicht ins Ziel mehr gekommen.

[01:03:44] Wir werden es sehen. Müssen wir uns überraschen lassen. Ich glaube, man kann es irgendwann abschätzen.

[01:03:50] Und wir sind sehr optimistisch, dass jemand ins Ziel kommen wird und das schaffen wird.

[01:03:58] Und das Ziel ist nicht, dass 20 Leute ins Ziel kommen. Definitiv nicht. Das ist nicht unser Ziel, auf das wir hingearbeitet haben. Es sollen weniger sein.

[01:04:08] **Lucian Haas:** Aber die Route ist nicht so lang geworden, weil ihr sagt, okay, es sind zu viele im Ziel. Wir müssen mehr aussieben. Oder doch?

[01:04:16] **Ferdinand Vogel:** Schon auch. Doch. Also, es ist einfach der Trend. Es ist jetzt nicht markant mehr geworden. Aber ja, das Niveau steigt. Also darf auch die Rennstrecke anspruchsvoll sein.

[01:04:30] **Lucian Haas:** Die Leute gucken dann während des Rennens immer, was machen die Athleten. Die können um 5 Uhr loslaufen, können bis 22 Uhr nachts noch laufen. Aber das ist das, was die Athleten machen. Wie sieht so ein Tag eines Race Directors aus? Also die Athleten stehen um 5 Uhr auf. Musst du da auch schon auf der Matte stehen oder im Auto sitzen, schon wieder Telefonate machen?

[01:04:50] **Ferdinand Vogel:** Ja, also es war ehrlich gesagt mit einer der Gründe, warum ich die Eliminierung, die 48 -Stunden -Eliminierung etwas nach hinten geschoben habe. Weil das war halt jeden zweiten Tag. Die verpflichtende Frühaufstehaktion. Vor allem, man musste nicht nur aufstehen, sondern ich musste bis um, also es war, glaube ich, morgens um 5 Uhr. Ich musste bis um die Uhrzeit einen Videodrehplatz finden, wo man mich filmen konnte, wo es still genug war. Also nicht neben der Zugstrecke, wo der Hintergrund schön aussieht und wo ich dann mit dem Athleten halt telefonieren kann und ihm sagen kann, dass er jetzt leider draußen ist. Und das habe ich gehasst. Weil ich oft erst um 2 Uhr, 3 Uhr nachts ins Bett gegangen bin, weil die meisten Anfragen kommen einfach, nachdem die Athleten in ihre Ruhephase kommen, gehen, also in die Nachtruhe gehen oder kurz bevor sie aus der Nachtruhe wieder weiter dürfen.

[01:05:45] Da kommen die meisten Rückfragen zum Regelwerk. Gilt der Tunnel? Dürfen sie da durch? Weil das halt irgendwie nur so eine Überbauung ist, Lawinenschutz mäßig oder so. Und solche Rückfragen kommen dann. Und entsprechend ist meine Nacht ziemlich kurz. Und das letzte Mal war, dadurch, dass halt voll viel fliegbar war, sehr viele zeitlich relevanten Themen kamen auch tagsüber auf. Ich glaube, wenn das Wetter ein bisschen mehr durchgewachsen ist und die Leute mal längere Zeit einfach nur laufen müssen und so, dann ist das alles ein bisschen entspannter. Aber bei mir war es eigentlich auch, ich saß nur im Auto, also musste zum Glück nicht selber fahren. Meine Freundin ist gefahren und hat mich da durchgezogen. Ich habe die Gegend coachiert, aber wir saßen eigentlich nur von morgens bis abends im Auto, um überhaupt irgendwie den Athleten hinterher zu kommen, weil die viel schneller waren als das, was man im Auto machen konnte.

[01:06:37] Also wir haben es geschafft, aber knapp. Und entsprechend war ich von morgens bis abends unterwegs, super viel am Handy, am Telefonieren, Live -Tracking selber schauen, habe Infos bekommen von Freunden, die halt irgendwas Auffälliges im Live -Tracking gesehen haben, weil ich auch nicht ganz genau alles im Live -Tracking anschau. Und letztes Mal war dann eben auch noch tatsächlich wirklich mit dem Live -Tracking, weil ich war dann plötzlich der Experimentierer, weil ich ja auch ein Live -Tracking -Gerät hatte, um die Software, die dann währenddessen entwickelt wurde, zu testen und probiere mal das noch aus. Also ich war, ich glaube, ich hatte mal nachgeschaut, ich glaube, ich hatte sieben, acht Stunden pro Tag reine Telefonzeit, wo ich nur am Telefon hing. Oh wow, rotes Ohr.

[01:07:23] Ja, und dann halt gucken, dass die Handys wieder geladen sind. Und all die Probleme, die die Athleten eigentlich auch haben, plus halt dann solche Geschichten wie, dass die Athleten als Gruppe ziemlich am Anfang vom Rennen war, dass mal über einen Bergkamm drüber sind und direkt hinter dem Kamm waren Pferde auf der Koppel und die sind dann durchgedreht. Und dann sind solche Themen, poppen dann plötzlich auch auf, dann muss man da mit dem

Landwirt halt wieder das versuchen hinzukriegen und versierungstechnisch das Ganze, das kann man dann abgeben an die Helferleins, die es da so gibt, aber trotzdem, initial ist man erstmal der Ansprechpartner. Alles, was die Athleten brauchen und die Supporter, landet im ersten Moment mal bei mir. Du hast gerade so das

[01:08:07] **Lucian Haas:** Beispiel genannt, jemand läuft, kommt an einen möglichen Tunnel, durch den er nicht durch darf oder vielleicht ist es nur eine Lawinenüberbauung und sowas. Ich meine, du kennst nicht alle Routen, wo jemand längs laufen kann. Wie entscheidest du dann sowas? Google Earth gucken und gucken, gibt es Bilder davon und sagen, echter Tunnel, kein echter Tunnel? Oder wie machst du das?

[01:08:28] **Ferdinand Vogel:** Ja, also zum Glück gibt es fast überall Google Street View. Das heißt, man kann halt in einer 360 -Grad -Darstellung die Straßen entlang und sich einen guten Eindruck davon machen. Dann nutze ich die Wanderkarten am Handy und überlege mir, welche Alternativen gibt es für den Athleten gerade. Und dann muss man sich das einfach anschauen. Und ich weiß noch, das war in der Schweiz, kurz nach Fiersch. Da waren mehrere Athleten. Die durch den gleichen Tunnel wollten. Und das war die einzige sinnvolle Möglichkeit für die Athleten zu dem Zeitpunkt. Und wir haben dann diskutiert, ob man den für allen einfach zulassen. Weil die Allerersten hatten danach gefragt. Und ich finde, das Rennen muss safe sein.

[01:09:16] Es muss aber auch fair sein. Und es muss auch immer noch sportlich sein. Und die Fairness ist mir wichtig. Also gleiche Regeln für alle.

[01:09:25] Und dann haben wir aber gesagt, na, es gibt eine Alternative. Ihr müsst die Alternative gehen. Und das ist definitiv ein Tunnel, der halt wirklich in ein anderes Tal hineinführt. Zwar nur so halb, aber trotzdem. Und ja, dann mussten sie alle außenrum. Ist dann so. Und das ist halt wirklich zeitkritisch. Weil da gibt es wirklich Athleten, die nicht, jetzt in dem Fall, haben die eine halbe Stunde vorher schon Bescheid gegeben. Und haben gesagt, hey, dürfen wir das oder dürfen wir es nicht? Aber manchmal stehen die wirklich vor dem Tunnel und sagen, äh, Ferdi, da ist jetzt ein Tunnel. Darf ich da jetzt durch oder nicht?

[01:10:02] **Lucian Haas:** Und dann musst du ganz schnell in deinem Handy nachzoomen, Google Street View aufrufen und Sonstiges. Und dann sage, bleib mal stehen. Ich habe es gleich. Ich habe es gleich. Warte mal noch. Warte mal noch. Ah, ja, nee, nee, doch nicht.

[01:10:14] **Ferdinand Vogel:** Geh außenrum. Ja, genau. Und wenn es eine schwierige Entscheidung ist, dann muss ich das ja zusätzlich auch noch mit dem Rennkomitee abstimmen, weil ich die Entscheidung eben nicht alleine fälle. Ja, dann muss ich alles kurz dokumentieren, zusammenfassen. Wir haben dann da mehrere WhatsApp -Gruppen. Zur Verfügung stellen und dann, ja, gibt es eine Entscheidung. Und entsprechend sind die auch rund um die Uhr parat während dem Rennen. Gucken sie auch Live -Tracking, schauen sich das an und man versucht es irgendwie, gemeinsam über die Bühne zu ziehen. Du fährst

[01:10:45] **Lucian Haas:** den Athleten hinterher, hast du gesagt, oder versuchst sie mitzuverfolgen. Irgendwann zieht sich ja das Feld ziemlich weit auseinander.

[01:10:54] Wonach entscheidest du? Fahre ich jetzt vorne mit, wo vielleicht Pino, Kriegel und sonst wer unterwegs ist? Oder halte ich mich eher im Mittelfeld auf und sowas? Also was ist da das Entscheidende für dich, wo du dich positionierst?

[01:11:08] **Ferdinand Vogel:** Ich versuche grundsätzlich alle abzudecken. Ist natürlich nicht möglich, wie du gerade gesagt hast, weil das Feld dann irgendwann zu weit auseinander ist. Aber ich versuche da zu sein, wo es am meisten Probleme geben kann. Wo ich auch die Situation vom Boden her am besten dann noch abschätzen kann. Also zum Beispiel, als die das letzte Mal da im Föhnsturm durch die Dolomiten geflogen sind, da war ich unten drunter mit dabei. Um ein Gefühl zu haben. Und um im Zweifel reagieren zu können auch.

[01:11:38] Hättest du denen auch eine Zwangslandung befehlen dürfen, theoretisch? Also ja, könnten wir. Das Regelwerk ist grundsätzlich so aufgebaut, dass der Athlet immer selber entscheiden muss.

[01:11:49] Und das ist auch ganz wichtig, weil ich eben nicht überall immer dabei sein kann. Und das ist der Unterschied zum World Cup. Also beim World Cup, ob die Athleten oder die Piloten die Aufgabe abbrechen, die

Aufgabe und landen gehen, das entscheidet nicht der Pilot, ganz selten, zumindest jetzt bei dem Führungspulk, sondern das entscheidet der Rennleiter. Und wenn der Rennleiter nichts entscheidet, dann fliegen die weiter, bis es halt irgendwann den Leuten ein bisschen zu viel wird. Aber das ist sehr, sehr spät. Und bei den X -Hypes muss das der Athlet selber machen. Und das ist der große Unterschied. Und Leute, die hauptsächlich vom World Cup kommen, also als Beispiel jetzt zum Beispiel der Maxim Pinot, der hatte mir mehrfach Nachrichten geschickt, das ist viel zu extrem, er hat keinen Bock mehr, das geht nicht, das müssen wir stoppen,

[01:12:38] so in die Richtung schon fast. Quasi Level 2 gefunkt so ungefähr oder Level 3 schon so, oder? Genau, also Level 4 würde ich sagen war das.

[01:12:46] Bei dem Dolomitenflug, also das war sicherlich auch, ich habe dann die finale Landung von ihm nicht mehr gesehen, aber ich glaube, das war weit drüber über dem, was er sich jemals vorgestellt hat, was er erleben wird bei den X -Hypes. Und danach hat er mir dann auch nur geschrieben, er gibt sich freiwillig eine gelbe Karte. Wegen unsicherem Fliegen. Ja, also solche Gespräche finden da auch statt. Und ich versuche grundsätzlich vorne dabei zu sein, weil da ist es auch relevanter, was nachher Ranking relevante Entscheidungen angeht. Wir haben aber super viele Runner, nennen wir die. Das sind Helferlines, die eben auch während dem Rennen unterwegs sind. Wir haben ein Medical Team, das ist ein Rennarzt und dann noch einige Rettungssanitäter, die auch einzeln.

[01:13:32] Und im Rennen unterwegs sind, sich die Leute anschauen, auch weiter hinten vor allem, sich im Live -Ranking bewusst anschauen, wer ist viel gelaufen, wer läuft plötzlich langsamer. Und dann fahren die die Person einfach mal an und gucken, was macht die Blasensituation an den Füßen zum Beispiel. Oder ja, da gibt es viele medizinische Sachen, die dann da im hinteren Feld hauptsächlich angeschaut werden müssen. Und vorne kriegt man es dann meistens eh mit, wenn das Supporter -Team, meldet sich dann. Also wir haben ja auch eine gewisse Verantwortung an die Supporter abgegeben. Die müssen jetzt immer bestätigen, dass ihr Athlet flugtauglich ist, bevor der Athlet pro Tag in die Luft geht. Um mehr Sicherheitsfeatures einzubauen, die mit der heutigen Technik ja easy machbar sind.

[01:14:21] Um das Rennen einfach an den Stellen, wo man es in der Hand hat, sicherer zu machen.

[01:14:26] **Lucian Haas:** Jetzt ganz gespannt. Ihr habt aber noch keine KI eingesetzt oder sonst was im Hintergrund laufen, die beispielsweise die typischen Flug -Taktiken und Lauf -Geschwindigkeiten und sowas von den Athleten kennt, um zu sagen so, hey, wir sehen, da irgendwas stimmt nicht bei dem und dem, also die quasi automatisiert Alarm schläft.

[01:14:45] **Ferdinand Vogel:** Ja, also diese automatisierten Alarme, die gibt es, aber nicht KI -gestützt, sondern einfach mit Parametern definiert. Also zum Beispiel, es würde auffallen, wenn sich jemand ins Auto hockt oder hinten in den Kofferraum hockt und eine ganz schöne Zeit lang mit der gleichen Geschwindigkeit etwas zu schnell unterwegs ist, sowas würde sofort aufpoppen oder wenn irgendein Athlet kurz mal das GPS abdeckt und dann im Auto irgendwo vorne ranfährt und dann wieder da pausiert sozusagen, solche Sachen werden poppen auf und dann guckt man sich die an und im Zweifel verlangt man dann halt den Alternativ -Track. Ist sowas schon passiert? Ja, regelmäßig. Also auch einfach, wenn das GPS ausgefallen ist oder so oder der Live -Tracker ausfällt, warum auch immer, dann ja.

[01:15:33] Ja, also letztes Mal, durch die ganzen Probleme mit dem Live -Tracking, gab es, glaube ich, keinen Athleten, der nicht mal irgendwann einen alternativen Track -Log schicken musste.

[01:15:43] **Lucian Haas:** Aber ich meine, ist das auch schon passiert, dass du wirklich dann nachweisen konntest, hey, du hast im Auto gegessen? Nee. Also das cheatet da jemand?

[01:15:51] **Ferdinand Vogel:** Nee, also davon gehe ich nicht aus, weil die Athleten, das merkt man auch, wenn man draußen im Rennen unterwegs ist, man steht ständig unter Beobachtung. Es gibt so viele Zuschauer, die wissen, der kommt da gleich vorbei. Ich stelle mich jetzt an die Straße und wenn man da irgendwo einen Scheiß bauen würde, dann fliegt man sofort auf. Also da ist die Community außenrum, ist da zusätzlich quasi Big Brother und ständig am Schauen. Und das merkt man auch als Athlet, dass man eigentlich nie nicht unter Beobachtung steht. Und dann gibt es ja auch, also selbst wenn du irgendwo hochalpin unterwegs bist, den Athleten wird oft nicht Bescheid gegeben, dass das Kamerateam jetzt ums Eck kommt und dann steht da plötzlich vor dir das Kamerateam. Weil die sie halt wissen, wo der nächste Startplatz ist und wo die sich jetzt positionieren und dann wo sie die abgreifen und also man ist nie alleine in

dem ganzen Rennen.

[01:16:43] Es ist zwar irgendwo Abenteuer und klar, es gibt auch diese Momente, wo man das Gefühl hat, boah, jetzt bin ich alleine in den Alpen unterwegs, was sehr beeindruckend ist, gerade wenn so Abend - oder Morgenstimmung ist. Aber letztendlich haben wir sie immer irgendwo ein bisschen unter Kontrolle. Also man ist nie

[01:16:59] **Lucian Haas:** vor einem Runner sicher, der dann irgendwo da irgendwo längs kommt. Was ist mit

[01:17:03] **Ferdinand Vogel:** Doping? Ja, also wir haben, unser Rennarzt, der kennt sich damit aus und wenn ihm was komisch vorkommt, dann haben wir auch Tests dabei und können die machen. Und es gab in der Vergangenheit auch schon Athleten, die aus dem Rennen ausgeschieden sind. Wegen Dopings? Weil sie gedopt haben, aber das sind, Doping ist schwierig greifbar, also das fängt zum Beispiel an, wenn es so mega heiße Editions, wo es einfach konstant fast an die 40 Grad

[01:17:33] Temperaturen gab. Dann fangen wir an. Dann fangen die Athleten ja teilweise auch an, sehr stark zu dehydrieren. Und wenn die dann den ganzen Tag noch mit zu wenig UV -Schutz oder Kopfbedeckung oder sonst wieder rumgelaufen sind, weil es boxstabil ist, dann kann es schon mal sein, dass die einen Sonnenstich kriegen. Und dann ist es zum Beispiel schon schmalere Grad, wenn man dem Athleten eine Infusion verpasst. Dann kann das schon als Doping gelten. Und solche Probleme, die gab es. Oder wenn jemand ein Nasenspray. Oder. Oder ein Asthma -Spray oder sowas, genau, kann auch schon Doping sein. Und es gibt, also bei den X -Hypes gelten die allgemeinen Doping -Regularien, ich weiß gar nicht, wie das heißt. Da gibt es klare Definitionen und es gab wirklich schon Athleten, die nicht offiziell als Doping -Fall aus dem Rennen ausgeschieden sind, weil das hat dann nämlich richtige, auch teilweise strafrechtliche Probleme.

[01:18:31] Das heißt, das wird dann so unter der Hand irgendwo gemacht. Aber ich kenne zwei Fälle. Wo das schon stattgefunden hat. Jetzt nicht bewusstes Doping. Also es war immer irgendwie so grenzwertiges. Also klar, man wusste, das hilft. Aber es war jetzt nicht echtes Doping, dass man sagt, die Person hat deshalb zwei Tage durchlaufen können.

[01:18:52] **Lucian Haas:** Das heißt Red Bull trinken, Red Bull verleiht Flügel und sowas gilt nicht als Doping bei euch.

[01:18:59] Kommen wir zum Ende des Rennens, beziehungsweise auch zum Ende des Podcasts. Irgendwann ist ja nach dem Rennen auch für dich. Bei Athleten gibt es sowas, dass manche sagen, sie fallen danach in so ein Loch, weil das war so intensiv, das Rennen selbst. Und danach ist so der Sinn ein bisschen weg, wo man erst mal sagt, was mache ich jetzt eigentlich? Ich habe mich so lange vorbereitet und alles war dadurch auf das Rennen ausgerichtet und sonst was. Und man muss erst wieder zurück in den Alltag finden. Hast du sowas auch erlebt nach dem letzten Rennen, wo du dann zwei Wochen lang als Race Director auf voller Pulle unterwegs warst?

[01:19:35] **Ferdinand Vogel:** Es ist so. Ja und nein. Also ich glaube, ich war einfach nur extremst übermüdet und habe erst mal wieder einen Schlafrhythmus finden müssen. Bin oft aufgewacht und habe gedacht, ich habe das Handy nicht gehört oder so. Ich habe bestimmt irgendeinen Athlet angerufen. Also so in die Richtung definitiv. Aber ansonsten war zumindest bei der letzten Edition mein Lebensalltag. Ich war draußen unterwegs, ich habe viele Streckenflugseminare gegeben, ich war am Testen, ich war die ganze Zeit immer draußen. Also das war so. Der Unterschied war jetzt nicht da, eher dieses Telefon, ich habe das Telefon überhört oder so. Ich habe verschlafen und habe es nicht mitgekriegt, oje, das war so ein bisschen, wo mein Loch quasi da war. Aber ich kenne das von den Athleten, dass die auch dieses Schlafproblem haben und dass die sich alle eigentlich denken, das tue ich mir nie wieder an.

[01:20:28] Und bei dem einen oder anderen ist am nächsten Tag schon so, wann kann die nächste Edition losgehen? Und bei anderen ist es dann manchmal erst nach ein paar Monaten.

[01:20:36] **Lucian Haas:** Ist das bei dir auch

[01:20:37] **Ferdinand Vogel:** so? Ist es auch

[01:20:37] **Lucian Haas:** so, dass du denkst, okay, jetzt wird jetzt mein zweites Mal Race Director, aber macht das so viel Spaß, du sagst, das will ich auch bleiben?

[01:20:44] **Ferdinand Vogel:** Ja, also es macht schon Spaß, aber es ist aktuell ein bisschen schwierig mit der Doppelrollenverteilung.

[01:20:53] **Lucian Haas:** Weil du auch Geschäftsführer bei Nova bist und da vielleicht auch jemand sein könnte, da gibt es Interessenskonflikte oder sowas.

[01:21:00] **Ferdinand Vogel:** Ja, genau. Also das Thema ist bei mir gerade, das poppt schon regelmäßig auf. Ich versuche das dann immer durchzusetzen. Ich versuche, Gespräche wieder hinzukriegen und das funktioniert eigentlich auch ganz gut. Aber trotzdem ist es halt nicht cool. Wir versuchen das dann so zu managen, dass halt gewisse Videonachweise oder so nicht von mir geprüft werden, sondern von anderen Mitarbeitern im Team und z.B. jetzt, dass die ihr Equipment schon haben, damit halt auch da wieder nicht irgendwelches Know-how theoretisch zu Nova wandern könnte. Und solche Sachen haben wir jetzt einfach eingebaut, um da die Transparenz zu haben.

[01:21:36] Aber na, es macht mir Spaß. Es ist ein Erlebnis. Manchmal wäre ich selber gerne in der Luft in der Zeit, weil als Renndirektor darf ich nicht einmal in die Luft. Letztes Mal habe ich es irgendwann nicht mehr gepackt und bin dann ein bisschen groundhandled mal kurz gegangen. An einem Turnpoint war ein bisschen Wind. Dafür war noch Zeit. Wow. Ja, also wenn ich am Turnpoint ankam und die Athleten dann doch ein bisschen langsamer waren, als wir gedacht haben, dann stand ich da und habe ein bisschen gegroundhandled und bin dann auf dem Pickup hochgehandled. Und dann bin ich da. Und so.

[01:22:09] Ja, aber in die Luft darf ich nicht in der Zeit. Und das sind dann halt auch drei Wochen für mich nicht fliegen. Und aktuell ist das Gewohnheit. Aber letztes Mal war es nicht Gewohnheit. Das war dann schon hart. Also ich war dann schon wieder fluggel danach.

[01:22:23] Nun hast

[01:22:24] **Lucian Haas:** du es gerade angesprochen, mit deiner Doppelrolle auch als Nova -Geschäftsführer, dass andere sagen können, okay, da ist so ein Interessenskonflikt. Spionierst du die vielleicht aus oder sonst irgendwie was? Inwieweit ist die, dadurch, dass du auch so viel Zeit in die X -Axis hast? Damit reinstecken musst? Inwieweit ist das auch wieder ein Interessenskonflikt für Nova? Weil deine Zeit fehlt ja dann damit auch. Also du bist da zwei Chefs und solltest vielleicht vieles managen, aber kannst in der Zeit, hast halt wahrscheinlich wenig den Kopf frei für die eigene Firma.

[01:22:53] **Ferdinand Vogel:** Ja, also ich glaube, ich habe das jetzt ganz gut hingekriegt. X -Axis ist halt in den meisten Fällen einfach nach dem Feierabend und am Wochenende. Ich habe auch im Team gesagt, als das aufgepoppt ist, dass ich jetzt die Chance habe, Geschäftsführer zu werden, dass ich jetzt halt weniger Zeit habe und da sind jetzt einfach ein paar Punkte im Team verteilt worden, sodass ich dann nur drüber schaue oder halt nur Tipps gebe. Und das macht es eigentlich entspannt für mich. Es ist jetzt nicht super viel Arbeit, die da ist. Und ja, als Chef kann man sich halt ein bisschen einteilen, wie man jetzt wann wie arbeitet. Und dann gibt es halt Tage, wo ich am Freitagabend spät noch arbeite für Nova und dafür, wie jetzt zum Beispiel heute montags morgens. Ja. Und dann kann ich dann ein Podcast machen für die X -Alps.

[01:23:41] **Lucian Haas:** Letzte Frage, was alle immer wissen wollen und sowas. Dein Tipp, wer wird die Red Bull X -Alps 2025 gewinnen? Ja,

[01:23:50] **Ferdinand Vogel:** die Frage kriege ich tatsächlich oft. Ich gebe keinen Tipp ab, weil es gibt wahnsinnig viele, die super, super gut unterwegs sind. Ich kenne die Leute persönlich. Ich weiß ihre Stärken und Schwächen und was sich verändert hat gegenüber der letzten Edition. Ich glaube, dass es spannend wird. Ich glaube, es war letztes Mal schon spannend.

[01:24:12] Und der Titel Verteidiger tut sich schwer, würde ich sagen, mittlerweile manchmal. Und er beweist dann aber trotzdem immer, dass er einfach am meisten Erfahrung hat. Und ich glaube, auf diese Erfahrung, wenn er auf die ankommt, dann punktet er. Und die Verteidiger, die das versuchen, ihn vom Thron zu stoßen, die werden immer, immer besser. Und haben auch immer mehr Erfahrung. Und deshalb bleibt es spannend.

[01:24:41] **Lucian Haas:** Und würdest du sagen, täte es den X -Alps gut, wenn mal ein anderer gewinne, gewönne, was auch immer der Konjunktivteil und sowas ist, gewinnen würde? Oder ist es eigentlich für die X -Alps auch gut zu sagen, okay, jetzt hat ein Kriegel dann vielleicht ein neuntes Mal gewonnen und vielleicht kann er sogar ein zehntes Mal dann irgendwie beim nächsten Mal dann noch gewinnen und so weiter. Also, dass so eine Serie letzten Endes halt auch den Reiz ausmacht. Dass du sagst, da ist wirklich ein Adler, der von allen gejagt

[01:25:10] **Ferdinand Vogel:** wird. Ich glaube, das macht schon ein Stück weit den Reiz aus. Aber ich glaube, wenn ab sofort jemand anderes ständig am Podium stehen würde oder wenn es jedes Mal jetzt spannender wird, dann bleiben die X -Alps trotzdem das abenteuerreichste, abwechslungsreichste Event. Und ja, also ich glaube, letztes Mal war es ja bis zum Schluss eigentlich ziemlich knapp. Und das macht das Rennen irgendwie spannend. Wie wenn einer da so richtig weit vorne raus führt. Trotzdem habe ich es dem Kriegel auch immer gegönnt, wenn er da vorne raus war. Und auch beim letzten Mal habe ich gedacht, da war er dann noch auf dem Weg Richtung Westen. Hat er sich einmal verbastelt und musste dann da so drei Stunden unten im Tal sohren, bis es wieder hoch ging. Wo ich dann gedacht habe, schauen wir mal, wie das diesmal wird.

[01:25:58] Und dann schwuppdwupp war er trotzdem wieder in der Führungsgruppe. Und das ist das, was das Rennen ausmacht. Das Wetter ist unberechenbar. Sozusagen oder schwierig fassbar. Und die Entscheidungen, die die Athleten da treffen, teilweise ja mit innerhalb von Sekunden, wo sie entscheiden müssen, fliegen wir jetzt auf die Nordseite oder Südseite? Solche wichtigen Entscheidungen, die machen nachher das Rennen aus. Und es ist weiterhin für mich auch so spannend, dass ich manchmal denke, ich müsste eigentlich einen Arsch hochkriegen und wieder mehr sporteln und dann nochmal versuchen teilzunehmen. Aber ich glaube, mittlerweile bin ich da ein bisschen zu alt, meinen Körper da nochmal so umzuformen.

[01:26:44] Aber das Abenteuer, was man da erlebt, bei den Hike & Fly Rennen, wo ich selber teilgenommen habe, ist schon beeindruckend. Und manchmal vermisse ich es, dass ich da nicht noch mehr gemacht habe in die Richtung. Wenn du jetzt,

[01:26:57] **Lucian Haas:** das ist jetzt viel wenn, aber wenn du jetzt sagen würdest, das Alter, mein Körper, das wird alles klappen, würdest du lieber Athlet sein als Race Director?

[01:27:04] **Ferdinand Vogel:** Ja, doch. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Es ist immer so, dass ich damals entschieden habe, weil ich so viele Rückenprobleme hatte, dass ich gesagt habe, okay, na, ich hänge das jetzt weg und will nicht mehr daran teilnehmen und habe meine Bewerbung damals dann auch zurückgezogen, kurz bevor die Selektion stattgefunden hatte.

[01:27:27] Und ich glaube, die Entscheidung ist gut. Das hat meinem Körper gut getan, weil ich einfach nicht so gebaut bin, wie man es als Athlet heutzutage eigentlich sein müsste.

[01:27:37] Aber die Abenteuer, die man da erlebt, also allein dieses da entlang fliegen, wo man beim Streckenfliegen nie vorbeikommen würde, das hatte ich, wo ich beim PAL mit dabei war, eben erleben dürfen, weil damals durften die Supporter noch mitfliegen. Und wir haben atemberaubende Flüge gemacht über den Alpenhauptkamm mehrmals drüber und Monte Rosa massiv da entlang. Und das war schon beeindruckend. Also da waren Flüge dabei, die werden mir niemals aus dem Kopf gehen. Schöne Erinnerung auf jeden Fall.

[01:28:11] **Lucian Haas:** Ferdi, vielen, vielen Dank für deine Zeit, fürs tolle Erzählen. Ich glaube, die Leute werden nach dem Anhören, wenn sie bis hierhin durchgehalten haben, sehr, sehr viel mehr über deine Rolle als Race Director erfahren haben. Danke, dass du auch ziemlich offen darüber gesprochen hast. Finde ich klasse. Ich glaube, dass manche Leute dann auch das Rennen vielleicht in manchen Dingen etwas anders angucken werden oder manche Entscheidungen von dir, die dann irgendwo mal aufpoppen, vielleicht nicht so gut sind. Vielleicht anders auch lesen werden und sagen, ah, hat vielleicht seinen Sinn gehabt. Oder vielleicht ist dahinter sogar noch eine andere Geschichte zu sehen, die jetzt nicht ganz öffentlich gemacht wird. Aber wer weiß, vielleicht ist Doping oder Wolkenflug oder sonstiges dann dabei gewesen, was dann nicht so sein soll. Danke dir für deine

[01:28:50] **Ferdinand Vogel:** Zeit. Ich danke dir, dass ich dabei sein durfte wieder. War wieder richtig spannend und cool. Deine Fragen sind immer richtig nice. Und ja, ich glaube, die X -Hype sind für uns alle in der Gleitschirm -Szene ein richtig cooles, tolles Event. Und ich wünsche euch viel Spaß beim Zuschauen und man hört sich und sieht sich.

[01:29:16] **Lucian Haas:** Ferdinand Vogel war schon einmal bei Podz-Glidz zu Gast. In der Episode 13 Flybird. Damals erzählte er, wie er zu einem erfolgreichen Wettbewerbspiloten geworden ist und was man dafür können muss. Viele seiner Hinweise und Tipps sind immer noch wertvoll, zeitlos und hintergründig. Es lohnt sich, da nochmals reinzuhören. Der Link dazu steht in den Shownotes zu dieser Folge.

[01:29:41] Wenn dir diese Episode gefallen hat, dann empfehle Podz-Glidz doch weiter. Erzähle deinen Fliegerfreunden davon. Oder schreib einen Kommentar auf Looglights, Soundcloud, Spotify, iTunes oder wo auch immer du den Podcast hörst. Und wenn du mir persönlich etwas Gutes tun willst, dann werde doch zum Förderer von Podz-Glidz und Looglights. Als freier Journalist stecke ich viel Zeit, Arbeit und auch Kosten in diese Projekte, damit ich das auch weiterhin so professionell, unabhängig und werbefrei tun kann, brauche ich deine Unterstützung. Auf meiner Homepage looglights.blogspot.com gibt es die Seite Fördern. Dort findest du alle nötigen Infos und Links, um mir finanziell unter die Arme zu greifen. Allen Förderern sage ich Danke.

[01:30:28] Bleibt gesund und genießt die fliegerische Freiheit. Ciao.

English

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

Show notes

Ferdinand Vogel is the Race Director for the Redbull X-Alps 2025. This role has more facets than one might think

The Redbull X-Alps are the most watched competition in the world of paragliding. In this year 2025, the athletes must complete a course of 1283 kilometers across the Alps via Hike and Fly. The route has never been this long before.

To ensure that everything runs smoothly or – better said – according to the rules during the race, there is the Race Director. Since the 2023 edition, his name is: Ferdinand Vogel. But what exactly does a Race Director do? The 34-year-old explains this in this episode 162 of Podz-Glitz.

In the conversation, it quickly becomes clear: the task of the Rennleiter has more facets than one might think. This begins long before the actual race start. From the selection of the athletes and safety checks of the route to the definition of No-Fly-Areas and technical specifications for the length of the Bürzellänge of Gurtzeugen – the Race Director has a significant say in everything.

Ferdinand chats in the podcast aus dem Nähkästchen and gives deep insights behind the scenes of the Redbull X-Alps.

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

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

Music for this episode:

Track: Pienso Viento | Artist: Casa Rosa

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=3nT3lZ88Usw>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

LINKS to Ferdinand Vogel:

- Redbull X-Alps: <https://www.redbullxalps.com>
- Website Ferdinand Vogel: <https://ferdinand-vogel.de/>
- Podz-Glitz 13 - Flybird: <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/08/podz-glitz-13-flybird.html>
- Ferdi on Instagram: <https://www.instagram.com/ferdinand.bird/>

Transcript

[00:00:02] **Ferdinand Vogel:** When I became Race Director for the first time and got the list of who had applied, I took the time to look up how many followers they have, what their reach is, whether the followers are mostly in the paraglider scene, how many social media channels they're on, and I prepared all of that because I assumed it was quite relevant. But no one ever looked at it. So, once we have the final list, of course, Red Bull can take another look and say, "Hey, we'd actually prefer to have this applicant in," or something like that. We had that this time too, where I just said, "Well, he's not safety-conscious enough for the race," and there was no discussion and that was that.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast.

[00:00:56] **Ferdinand Vogel:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:00] **Lucian Haas:** Today with... Ferdinand Vogel. And I am... Lucian Haas.

[00:01:09] The Red Bull X-Alps is the most high-profile competition in paragliding. This year, in 2025, the athletes have to complete a 1,283-kilometer course across the Alps via hike and fly. The route has never been this long before. To ensure everything is regulated during the race, or rather, follows the rules, there is a Race Director. Since the 2023 edition of Red Bull X-Alps... his name is Ferdinand Vogel. But what exactly does a Race Director do? The 34-year-old explains this in this episode 162 of Podz-Glitz. It quickly becomes clear in the conversation that the race director's role has more facets than one might think.

[00:01:55] That starts long before the actual race begins. From the selection of the athletes, through safety checks of the route, the definition of no-fly zones, all the way to technical specifications for the length of the harness. The Race Director has a significant say in everything. Ferdinand chats behind the scenes in the podcast and gives unusually deep insights into the inner workings of the Red Bull X-Alps. Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glitz? It's very easy to do, and you can find out how on the support page of the Gleitschirm-Blog Lu-Glitz.

[00:02:35] Ferdi... You were recently at the Paragliding World Cup in Algozonalis in Spain. And there was a task where you flew all the way to the beach. That was the goal. What is it like, flying to the beach in a race?

[00:02:51] **Ferdinand Vogel:** Yeah, it was a sick feeling. Well, the final flight was pretty impressive. We took off with a glide ratio of 1 to 15, and everyone said beforehand that there was nothing to land on, no more thermals toward the sea, it would just stay high. And everyone was like, beforehand already, yeah, we'll just barely clear the mountain ridge and then somehow sneak into the goal. And the atmosphere during the final flight was accordingly intense. A few people just took the risk and went for it. A few others circled in that weak lift—that was already the sea air. That was exciting. And yeah, ultimately almost everyone made it into the goal. I don't think anyone landed somewhere out there; everyone landed on the beach. For many, many, and also for me, it was one of the most impressive tasks we've had so far. Is that

[00:03:34] **Lucian Haas:** impressive that you land at the sea? Is that somehow something special?

[00:03:37] **Ferdinand Vogel:** A high? Yeah, in a way, yes. I mean this gliding, after the stress was gone, then just briefly over the sea. I didn't get quite as high, didn't have quite as much fun. But yeah, it was impressive. Also the panorama, especially over on the other side, you could really see Africa. It was kind of cool, arriving at the sea after 100 kilometers. Now, starting shortly.

[00:04:00] **Lucian Haas:** the Red Bull X Alps, and you're the Race Director there. And in the past, the X Alps always landed on the beach, by the sea, in Monaco.

[00:04:10] **Ferdinand Vogel:** Ah, yeah. You see?

[00:04:12] **Lucian Haas:** after those experiences of yours in Spain, that some people are mourning that Monaco goal?

[00:04:18] **Ferdinand Vogel:** Yes, definitely. And it's still very much in people's heads. Even athletes who have experienced the last few editions where it no longer goes to the sea, they still always say, "Yeah, X Alps from Monaco" or "from Salzburg to Monaco," and yeah, it's just ingrained like that, it's true.

[00:04:38] **Lucian Haas:** If you were the Race Director now and had the influence to maybe route it differently again at some point and lead it all the way to the Mediterranean, would you say, based on your experiences, that it's actually a must?

[00:04:52] **Ferdinand Vogel:** It would be wonderful, definitely. But there are many, many components that have to be taken into account. What people always like to underestimate, even in France, is that there are simply regulations. And not just a few of them. Especially towards the South of France, there are quite a few nature reserves that make flying pretty difficult. And I can remember that in the last editions, where it still went down to Monaco, one or two French people complained because they said, I'm not allowed in there, otherwise the whole French community will notice and the other athletes just blasted through there and flew right through. And that has already changed; with the X-Alps, we now have to pay very, very close attention to all these nature conservation regulations.

[00:05:43] So, the flight path used to consist of the main large airspaces that the athletes received. We have these forbidden areas in the X-Alps. And now, there are—I don't know, I haven't counted them, but I'd say well over 400 individual zones. In the space, there are small ones everywhere. Switzerland is also very extreme. There are hunting protection zones everywhere. You're not allowed to take off or land there. There are also huge areas in Italy, which most people aren't even aware of, even in the middle of the Dolomites. So people fly there freely and everything. But purely officially, according to what you can read in an AIP, there are areas where flying suddenly becomes really critical and difficult.

[00:06:30] And my job is to get special permits in many of these areas or somehow find loopholes so that we manage to do it without compromising nature conservation, but also without compromising the race. And especially towards Southern France, that's a big problem, to get back to Monaco again. And the other thing is, it's a different atmosphere. I mean, I was allowed to do this now—the last edition was my first time as Race Director. And I was also there in 2017 with Pal Takac as a supporter myself, as an official supporter. He's also going all the way to Monaco.

[00:07:10] **Lucian Haas:** ...got there, right?

[00:07:11] **Ferdinand Vogel:** No, unfortunately we didn't quite make it. We had a 48-hour penalty and were sitting around in Lucano. But we still drove straight to Monaco. And the ceremony and everything was there too. But it was a different feeling because no one was there. There was really almost no one. Almost no other paraglider. There were a few typical Monaco tourists there. But they looked at us pretty weirdly because they were all rather fancy. And we were totally exhausted. Our facial features were sagging from all the effort. Totally tired. You basically arrive there as half-sweaty people and then want to party. And that didn't really fit together very well. And if I compare that now to what was going on in Zell am See.

[00:07:59] And that's also with participants who weren't exactly at the front. But that finish line, that was something impressive. So, that stands in contrast to some other things. And I think the feeling remains, though, that you've arrived somewhere, that you've made it across the X-Alps, when you arrive where the goal is. And this tour, this alpine crossing in this case, is simply there multiple times.

[00:08:29] **Lucian Haas:** I want to talk to you. Because today we're going to talk a bit about your role as Race Director. But before that, first explain to me, how do you even do that? Or rather, how did you become that?

[00:08:43] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, I don't know for sure. But somehow the old Race Director approached me and just asked if I could imagine doing it. That was Christoph Weber, who did it for years. Yeah, exactly. And Christoph said at some point that it was becoming a bit too much stress for him and he wanted something a bit more relaxed. With the kids at home and new professional things in the works, he just said he needs a break. He'd done it long enough, but it's hard to hand over. And he only wanted to hand it over to good hands, so to speak. I said, I don't even know what's actually coming my way. So we met and talked on the phone several times. And eventually, I ended up at Zoom Productions,

[00:09:29] that's the company behind the X-Alps. So it's not Red Bull directly. Red Bull is just the main sponsor. And yeah, then it was a completely normal job interview. And I think my strengths were simply that through the Deutsche Liga work and the Newcomer Challenge, Junior Challenge, I already had quite a bit of experience with paragliding

competitions. Plus, just before that, I wanted to participate in the X-Alps myself. That means I was already somewhat involved. And I've been paragliding myself for over 20 years now and have seen many editions as a spectator, and also have insights from looking into the Paragliding Forum or the THV Forum. And I know a huge number of the athletes personally.

[00:10:15] and because of that, I think I have a very good insight into what the scene needs, what the athletes need, and what is actually possible from an aviation law perspective. So my background as a flight instructor comes into play there, with all the laws that exist, at least on the Austrian and German side for now. But I was also really interested back then in how it works in Italy, for example. And yeah, I'm also well-versed in France and Switzerland now, but for those, I just took the respective associations into account.

[00:10:46] **Lucian Haas:** Two years ago was your debut as Race Director. A lot was new, certainly. Now, in a way, Episode 2 is coming up for you. Are you approaching this race with completely different people? With different feelings?

[00:11:01] **Ferdinand Vogel:** Yes, but last time it was really like a black box. What was coming my way? Sure, there was a lot of preparation work involved, but it's not all on me. There's a huge team behind it. There are two people who are employed full-time and do two years of preparation, just that. And during the race, it's a team of over 40 people. All of that has to be coordinated. There are legal requirements and, and, and. And getting through all that isn't something where someone can just sit down with you and say, "Come on, let's go through this now." You don't get a feel for what you have to do and what everyone else has to do. It was more like a rough overview and then just thrown into the deep end.

[00:11:50] **Lucian Haas:** What is the biggest thing you're looking forward to when you look ahead to the race?

[00:11:58] **Ferdinand Vogel:** To experience it firsthand. I mean, last time it was exciting because I felt like I wanted to participate myself, but I wasn't allowed to. And yet, I was somehow there with the athletes. And as close as I'd never been before. Especially with several athletes. Sure, with PAL, I was fully involved, but as part of a team. And I only met other teams on the sidelines. But this time, my job was to keep an eye on all the teams. And I also just jogged along with the athletes for a while when they were on the ground. Especially in the evening, after they'd basically done their last sunset flight and packed everything up. Then they usually got a little something to eat for the way.

[00:12:46] Then they don't run off from me. And then I could keep up and just jog alongside them and ask how their day was, what kind of problems they had in the team. And because of that, you suddenly get different insights. I found it exciting,

[00:13:01] that

[00:13:04] I was suddenly the race director and no longer, so to speak, the buddy of the other athletes. And I noticed that right at the beginning. At first, they were very reserved about telling me anything. I mean, last time it was super wet, unstable, deep base, and there were constant overdevelopments in the afternoon. They had already experienced things they didn't want to tell me about. Suddenly, everything was white around them from all the graupel. So there was no more green meadow or anything like that. They usually only told me about that two days later. Like, "Well, it won't be that bad anymore by then." Or there was this one situation where Bernie from Burn M App called me. He called me and said, "Whoa, he's there and the athlete has crashed."

[00:13:51] Look at that, he crashed. For sure, he saw it on the live tracking. And then, of course, there's panic in that moment, right? And you have to see where he is, how did that happen? And call him immediately or something. And then he got on the phone and said, "Well, well, I just landed perfectly, the wind is too strong, I need to collect a few more stones, then I'll be heavier, then it'll be fine."

[00:14:12] And with stories like that, you realize, yeah, it really is the X-Hives, everything is extreme. And I introduced the yellow card last time,

[00:14:24] to issue penalties for being too aggressive,

[00:14:30] ...unsafe behavior that I can't check or for which I don't have video evidence. And the idea mainly came from the cloud flying story, because finding a hard line for cloud flying is always a total pain. Sure, we all actually have to keep a lot of distance from the clouds, but we all know how it usually goes. And in the past, there were never really any penalties for cloud flying. And in cross-country flying, it's a regular problem that people just turn around, turn into the cloud to be able to cross the valley better. And the same thing happened in a row at the X-Hives, at least that's what's being rumored. And I just wanted to say, people, that's not allowed.

[00:15:16] We are role models for the entire scene, and if you do it, everyone else will do it too. And then at some point, paragliding won't exist in the form we have it right now. And then there's this reversal where the others say, "Yeah, but if he's doing it, I have to do it too, otherwise it's unfair." So it was just, hey, if I see something conspicuous in the live feed, you're responsible for proving to me that you weren't in the cloud. If you can't do that, you get a yellow card. And a yellow card just means you have a yellow card, but no penalty. But if you collect yellow cards, at some point they lead to penalties. And last time, it was still hard for me to hand out yellow cards. And there weren't that many yellow cards issued at all. So there were a few, actually, because of landings, because of all sorts of stuff.

[00:16:01] But ultimately, we've now decided that there's only one yellow card without anything happening. And with the second yellow card, something does happen now, a small penalty. And with the red card, after there have been two yellow cards, we then have to consider on a case-by-case basis, based on what the yellow cards were, how large the penalty will be. But it can also lead to disqualification.

[00:16:23] **Lucian Haas:** Is this whole penalty thing—yellow cards, red cards, and all that—the stupidest or most unpleasant part for you as Race Director? At least during the race? Yes,

[00:16:34] **Ferdinand Vogel:** definitely. I really don't like it. I was also on the jury at the World Cup. It was about cloud flight again there. The whole pack had been sucked in. And, well, you know the people. That's another thing. So you're a bit constrained somehow. At the World Cup, I was actually a participant myself. So, an even more difficult situation. I think most people who know me know that I try to look at it very rationally and just put the facts on the table. And you don't really want to give anyone penalties. And last time, for example, the race was incredibly fast. They had never moved that fast before. It was certainly due to the low base, and they could just build themselves back up from deep down in a straight flight and were correspondingly super fast.

[00:17:21] And the penalties that were issued for airspace violations are normally always 48 hours.

[00:17:28] That didn't happen last time. I mean, there were violations, but not 48 hours, because we just said that after 48 hours, the race is over. And accordingly, we reduced those unofficial 48 hours in the Race Committee—they aren't written down anywhere—and gave two new levels. So for Patrick von Kennel in Locarno, for example, because the border is so narrow—the border is there, so the Locarno TMA is just a strip about 100 meters wide, which is quite long. And he just accidentally flew in briefly, noticed it, turned around, and flew around the outside. And we said, okay, yeah, it used to be that if one track point is inside, that's it, game over.

[00:18:14] There's the 48-hour rule. And we just said, okay, there were airspace violations, they just flew straight through and didn't notice anything. And last time, I think they got 12 hours and the others got 6 hours or something. And last time, 6 hours was already pretty harsh.

[00:18:34] **Lucian Haas:** Let's go over your tasks as Race Director, so to give us a bit of an understanding. You're not only involved during the race, but as far as I know, there's already a lot of work involved beforehand. Yes. And what falls, so to speak, under your jurisdiction? I mean, what do you have to do as Race Director, or where are you perhaps the deciding factor or where is your role crucial?

[00:19:04] **Ferdinand Vogel:** So, in the race committee, where the owner of Zoom Productions is also involved,

[00:19:14] All the decisions there are made as a team decision. So there's actually no decision I make alone. Everyone flies paragliders. So even the Safety Director, everyone has a bit of paraglider experience. For one or another, it's been a while. But Ulrich Grill, for example, used to fly those kite proximity races and stuff. So he was a wild dog too. And accordingly, the know-how is actually there for everyone. And yet, for my task, I see it clearly now, I am the advisor

regarding paraglider-specific matters. And specifically, current paraglider-specific matters.

[00:19:56] And I use and inquire about my connections that I currently have in the scene. And that's where it actually starts, namely in the athlete selection, figuring out who should become a Red Bull X-Alps athlete. It's not easy at all. And we always make a huge process out of it. And the process has become insanely more complex just from last time to this time. I'd say it's also because the athletes are getting better. So the athletes are getting better. And the level is getting closer together, so to speak. And that's why it's getting harder to choose who is really the best.

[00:20:42] And then there's always the running and the flying. And of course, all the safety aspects. We pay attention to the safety aspects first and foremost. In that regard, where it's possible to do it, we have clear rules. How much flight experience does the person need? How long should they have been flying? Which gliders do they regularly use? Because it simply makes a difference whether someone is just starting out on a C-glider and has only ever flown B-gliders before, or if people are also flying CCC-gliders and would theoretically fly something a bit more conservative at the X-Alps. That really makes a difference. The agro-skills—how well can they fly aerobatic maneuvers? Everyone quickly claims they can fly SAT-Heli.

[00:21:29] And what I do is, nowadays almost every one of these athletes has an Instagram account, and I just look at how well they take off and how well they land. Because you can see extreme differences there too. I'd say at the World Cup, over half of them can't take off or land. And among the people who apply, there are so many who can't take off and land. And those are simply the most critical moments with the X-Alps. You really watch that...

[00:21:55] **Lucian Haas:** ...right? Yeah. So you go on their Instagram accounts and see if there are any start videos of them on there? And then you watch something and say, oh my god, how is he jumping into his glider like that? That looks pretty uncontrolled. I mean, I know...

[00:22:08] **Ferdinand Vogel:** no. Yeah, exactly. And if I get the feeling that something isn't quite right 100 percent, then I try to keep paying attention and also look at the people's stories just to get a better feel for it. And many people post something about starts and landings, and you can see a lot there. With the maneuvers, you often can't see it at all because the perspective usually doesn't fit. And often, the fuck-ups are only posted, and you don't really learn anything from that, do you? And that happens sometimes. So it's not bad if something like that pops up. But yeah. And if someone has fallen four times in the last three or four years, then that's also a sign—oh, maybe he doesn't quite have his risk management under control. And these points, because flying is just once again much

[00:22:57] safety-related is more important than the athletic side; those become very, very important. And I've significantly restructured the questionnaire, the application form, this time. Last time, I thought, no, no, I'd better leave it as it was. But now we've restructured it well to get the questions specifically into these safety directions, to get feedback there as well. And of course, every athlete who applies will sugarcoat it. But even so, you get a good feeling.

[00:23:27] **Lucian Haas:** What is an example of a safety-relevant question? I mean, what would I have to do if I want to apply? What is one of the key questions where you say, "From this, I can tell if Lucian is technically suitable for this or not?"

[00:23:39] **Ferdinand Vogel:** I wouldn't say it's just one question. It's the interplay of all the questions. But if someone writes that they've already flown two stalls during SIV training, alarm bells start ringing for me because, well, we all know the videos of them getting completely destroyed by a gust of wind somewhere in the lee or something like that. And I just want people to have their glider under control, which also means having it under control during a stall.

[00:24:06] So, how much stall experience do they have? And I also go into the individual maneuvers sometimes and want more knowledge about those maneuvers. So if someone flies heli-to-heli, that means something different than if they've done a bubblecopter once. But I'm also interested in the airtime. For example, how many hours did they spend in the air last year? That's also an important factor; I always do that during the cross-country flight seminars when I'm selecting people. If I want to take them along so that it's a homogeneous group, I ask the people how many hours you spent under the glider last year? And maybe how many in total, or on average over the last few years? Just to get a feel for it. And that's not about take-offs and landings; when it comes to cross-country flight and the selection for the X-Alps, it's really about seeing how much practical experience they've gathered in the last few months.

[00:25:01] **Lucian Haas:** So, you have 34 or 35 athletes starting this year, I think? Yeah, that will probably change a bit again, unfortunately. Yeah, okay. But those are the ones you co-selected. How many would you say, if we can put a number on it, how many did you have to filter out who you felt actually had a chance based on the skills they have?

[00:25:29] **Ferdinand Vogel:** Yes, well, there are countries where it's really easy. And then there's also the point where you have to say, we only have 35 spots. Actually, it's 30 spots plus five wildcards, so to speak, that we then award additionally. At least that's how it works internally. And yes, in some countries it's super difficult because you can't just take, for example, French people, or you can't take ten French people. Why not?

[00:25:55] **Lucian Haas:** Do you have country quotas where it says, for example, France gets five spots, Austria gets four, Germany gets four, and so on?

[00:26:03] We

[00:26:04] **Ferdinand Vogel:** we have, we have the idea that it should be an international competition. And many factors come into play. Interestingly, when I became Race Director for the first time and got the list of who applied, I took the trouble to look up how many followers they have. What's their reach? Are the followers mostly in the glider scene? How many social media channels are they on? And I prepared all of that because I assumed it was quite relevant. No one ever looked at it. I found that totally fascinating. So when we have the final list, of course, Red Bull will also take another look and can say, hey, we'd actually prefer to have the applicant with us or something, if it's some Red Bull athlete from, I don't know, which country.

[00:26:52] And that's what happened this time too, where I just said, well, he's not safety-compliant for the race, and there was no discussion and then it was settled. So the safety criteria are much, much higher than any social media reach. Nevertheless, it has to remain an international race. For example, at the World Cup, half were only French. And sure, it's still an international race, but you just have to differentiate somewhere. And it's hard to say, hey, this is our limit now. We ended up adding to it anyway and took someone else along. So the team is bigger than ever, basically.

[00:27:36] But it's hard to turn people down and instead take someone from another country who is theoretically much slower based on the data and will probably produce a worse result.

[00:27:50] **Lucian Haas:** But then, to be fair to Red Bull, you also have to go to market with a country quota, because they say that's a market too, and they want someone from there as well, roughly speaking. So, marketing plays a role there.

[00:28:03] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, somewhere, sure, that's a huge effort. I just mentioned how many employees there are, right? You can calculate the employee costs alone, because it's not just two weeks of racing, but there's also a preparation week and then a bit of cleanup afterwards and so on. And also the live tracking—what the live tracking costs in terms of money, you can't even imagine. So, the fact that the map display, that the maps are allowed to be there, is already insane. The click numbers that happen there, you can't imagine that either when I heard it for the first time and then compared it. I just wanted to compare what happens on a good cross-country flight day at XContest on the live map or at Flymaster or something. Yeah, for me, that was like, wow, okay, that's just another dimension.

[00:28:49] There are many, many more people who aren't in the scene watching this. Is it a factor of 10, 100, or 1,000? I don't have the exact figures handy right now, I never remember that kind of stuff, but it was simply way over a factor of 10. I think it was more like a factor of 100 or something. So, it was already enormous. Even with Flymaster and XContest, the numbers are impressive on good days regarding how many people are watching the live tracking. I see it myself every now and then. You can see it on the XT-Track, how many people are following you right now. And when the number eventually hits three digits, you think, what? Who has that much time to watch? But yeah, live tracking, the Red Bull League lives off that. And that's why it's so important.

[00:29:35] A lot of that goes into the programming. And during the race, they listen to the feedback at the beginning. So the programmers are in the forums where everything is discussed. And if something isn't working a hundred percent, they usually fix it by the second or third day just to perfect the experience. And for this year's edition, we switched to Navita. Navita is now a sponsor and offers the whole package with the Omni as the live tracking device. And we also

have the Farnet stuff included now, so Farnet Plus. Because last time we had the whole thing via app, and there were problems with network switching across national borders.

[00:30:23] And then we realized that we'd submitted the registration with the event. And we had that thing. And we had the status then, it just went a bit wrong. In the run-up, there were spontaneous changes and no one expected that. But I also went over the border into Germany to the first and second turnpoint back then. And then this tracking phone, which all the athletes had, said, "Welcome to Germany, do you want to activate your roaming now?" And I thought, oh oh. That is

[00:30:53] **Lucian Haas:** a very interesting topic. Yes, nice story. But I mean, live tracking isn't exactly your role, we could talk about many things, but I want to go back to your role as Race Director and look at the selection of athletes again. Is it actually—I mean, the level has constantly risen over the years. When the level gets that high, how does that show up in the athletes who even apply? Does it mean there are few athletes who say, I'm confident enough for this? Where you say, the bar is just so high that many people don't even dare to sign up anymore because they have no chance anyway. Or is the scene, especially the hike-and-fly scene, being portrayed that way?

[00:31:38] Or has it become so much more professional over the years that the number of applications you ultimately have to check has actually increased over time?

[00:31:46] **Ferdinand Vogel:** is? Well, historically I don't know, because I don't have any insight into that and I haven't really asked around. Basically, there are fewer applicants than you'd think at first glance. I was positively surprised when I got the list. Still, it's a lot of work to go through everything. Conversely, it clearly means there are countries where everyone knows who is eligible. And people don't get their hopes up as quickly about getting in. Still, you notice that—I mean, the first time there were about three people per nation where I was still going back and forth. We have to keep an eye on that again. You have to somehow operationalize it, put it into numbers, so that you can make the people comparable.

[00:32:31] And now, in some nations, it was really incredibly tough. You have five people still in the running for, so to speak, one remaining spot. And yeah, that makes it really, really hard. It's no fun making that selection. And when you also know the people, and yeah, I'd also say—and I'm sorry to make myself a bit of a target here—I'd say we did make a mistake this time, looking back. You only sort of realize it after it's been announced. Like, before the race, you're like, what was the mistake? Yeah, whether we actually selected the right athletes. So, I'd say there were one or two instances this time where something went wrong.

[00:33:20] Can you say the name? Don't you want to? No, I don't want to. I don't want to name the nations either. But it's, ultimately, after they've been selected and also from the point where they applied, they still start training. And a few athletes we put on our second list for future editions, whom we're already observing, there are people among them where I'd say, wow, they've developed so much by now that if the selection were happening now, they'd have much better chances. And that's why there are always surprises, and ultimately that's why the race remains exciting. I mean, if everyone were exactly equally good, sure, then it would be exciting too. But ultimately, they probably would...

[00:34:05] They'll probably just be flying in the pack and racing around together. And that's when you suddenly see which routes, choices, and decisions there are. And it's not just a string of grapes anymore; the race suddenly becomes exciting.

[00:34:20] **Lucian Haas:** What's noticeable this year is that there's only one woman participating, Celine Lorenz. And two years ago, in 2023, there were five women. And back then, people were like, "Oh wow, finally the Red Bull X-Alps, the women are actually coming." And that's how it went. Eli Egger even made it to the finish line as the first woman ever in a race and so on. And it sounded like, "Now the women are getting a bigger share of this." Now we only have...

[00:34:47] **Ferdinand Vogel:** one. What's going on? Yeah, I don't know exactly either. I mean, I think the stuff they had last time that was women-specific was really cool to watch. And I think that was actually motivating. And ultimately, we expected to have a lot, lot more awareness. We assumed there would be more applicants. But they just weren't there. And there were more applicants than just Celine now. But ultimately, they still have to bring a certain level. And one or another applicant will be ready for the X-Alps at some point. But as for the ones who are actually known in the scene, it

was like the interest had sort of faded a bit. I don't know. And our idea now is simply to be a bit more proactive about it.

[00:35:35] And the women who are being considered, to approach them and just ask. And by answering if they have any questions, try to influence the decision positively. To what extent does Vitamin B play a role in the selection?

[00:35:57] Yes, as I actually just said, I would say... Well, if the Red Bull name carries weight, probably. No, I wouldn't say that at all. So if... if a Red Bull athlete from larger, important core markets—so from Red Bull core markets—were to apply, but there were more interesting athletes and we could justify it, I believe Red Bull would say, okay, then it's like this. As long as the race is exciting and we don't start cheating there, then it's fine. So, as I already mentioned, there was definitely a case where I said, well, that doesn't... that doesn't make sense to take that person, and that was totally fine. You just have to argue it objectively, and that's the big hurdle—that all these feelings you have or impressions from a video, putting that into numbers or on a scale, that is just extremely difficult.

[00:36:58] And of course, mistakes can happen. I'm only human, and getting the scaling right with so many applicants is incredibly difficult. That's why we don't just go through it once; there are many process loops, and what we've just decided is regularly questioned.

[00:37:21] **Lucian Haas:** Now you said you decide a lot of things as a team, but would you say that, precisely because you're so involved in the paragliding scene, because you have such a good eye on paragliding and know what matters regarding safety and all that, that you represent something like the tipping point as Race Director when it comes to selecting the athletes?

[00:37:39] **Ferdinand Vogel:** Yes, I think so. If I say, "Well, this person is totally unsafe," then they're out. So I could definitely influence it that way.

[00:37:49] **Lucian Haas:** And are there also discussions where people come and say, hey, I'm not involved, it's just that Ferdi doesn't like me. That's why he...

[00:37:55] **Ferdinand Vogel:** kicked out. I try, if something like that happens—and it already happened last time—to just get in direct contact with the people, to talk to them objectively, to give them objective tips, to tell them why we decided against them. And you can actually see then how

[00:38:18] they suddenly adjust their training plan or their... for example, there was once an applicant who was totally disappointed and said he's a total adventurer and this is an adventure race, so why isn't he allowed? And I said, yes, a safety aspect is experience in competition. And right now, it's not about cross-country flight competitions or anything like that, but just general competition experience. Because if you participate in a competition for the first time, and it doesn't matter, it could be a ski race or something, then that changes you. The moment you get into a competition mode and you're not used to that competition mode, you suddenly become more risk-tolerant. And it helps if people simply have a lot of competition experience. And I try to look at it completely rationally.

[00:39:05] And I say that in the committee too. I know the person, I'm friends with them. And sometimes I just hand over the responsibility and try to really only give them the facts. And since I'm only one of three, and sometimes, when it's difficult, there are even five people deciding. And something else I do is try to gather expert knowledge from the people as well. So I'm always in direct contact with Inigo, I think his name is, from X-Pure. And we just exchange ideas. What experiences has he had with the athletes, or vice versa, when he has to select someone and he says, "Hey, did that person apply to you?"

[00:39:51] What did she tell you? And that's how you get additional information that can be very, very valuable. And if they've done some bullshit at X-Pure, it's happened before that I just contacted the athlete and said, hey, I've heard this and that, please explain it to me. And I think looking at the selection from many different angles is what makes it valuable afterwards. Even so, it remains a bit unfair somewhere, because there isn't one single list that applicants can work towards. It's difficult.

[00:40:33] Now I'm making myself completely vulnerable, but it's just how it is.

[00:40:37] **Lucian Haas:** It's understandable, and you have to see that it's a race that doesn't... doesn't just have the sporting aspect, but also many other aspects, marketing and everything else that comes with it. Let's check off the selection a bit now. But there are other things you also have to do as a Race Director beforehand. One thing, I believe, is that you also determine or decide on the regulations regarding what is done there. And this year there was a rule that you introduced, or that you probably advocated for being introduced, which caused a bit of discussion. That was about harnesses and how long their tails can be. Yes. Why

[00:41:21] **Ferdinand Vogel:** or what was it about? Yeah, I can't really listen to that topic anymore. But shortly after the last X-Hype hype, it got to my ears that the first manufacturers were working on building those inflated harnesses—these giant harnesses you know from the World Cup—for the X-Hypes too, in ultra-lightweight. And at that time, it was definitely still the case that almost all World Cup pilots said it's not safety-safe, it's harder to fly, you see less, you can't reach the instruments, and all these problems. And I then listed and collected all those problems that are there.

[00:42:09] But there are also positives, for example, it's nice and warm in there. So if you're sweating. If you sweat, start in short clothes, and then get stuck at the base up there, it's still nice and warm in there and the athletes don't have to shiver. But you still have a cough, though.

[00:42:24] **Lucian Haas:** brought from Spain. More from the plane. Well, okay, jokes aside. Okay, it's nice and warm, that's the advantage. But now back to it, why did you introduce a rule for that?

[00:42:34] **Ferdinand Vogel:** Yeah, so ultimately, out of all the disadvantages, the one that came out as most safety-relevant was that if you ever have a stupid situation, you have to stall and you're flying slightly backwards, then you can't see anything anymore. You can't see anything anymore because? Because the tail is so long that it wraps around your head, so to speak, and then you really can't see anything at all. Aha. So you only have to fly the stall by feel? Well, it's possible; I believe you can fly a stall with any harness currently on the market where the tail points straight up, and then you can still see about half of the glider or something. That works. But if you just go... if you go to SIV training with people, including the athletes, and say, do a few stalls or try them out over ground somehow, then there were just a lot of videos and a lot of feedback.

[00:43:23] Yes, that is really intense. I have to admit, I never tried it myself. Maybe I should have just done it once. But it popped up everywhere—at the World Cup, in the FAI commission, in the Civil commission, everywhere. And at the World Cup, after the harnesses came out, there was just a series of accidents, including back injuries, because it's just extra stress during landing. At the time this whole thing popped up, the magnetic solution idea didn't exist yet. Back then, it was all still with zippers. And I just said, hey, there's no legal basis defining the outer shell. And any athlete is allowed to tinker with the shell without losing their certification.

[00:44:11] And really serious things can happen. If you're hanging on the rescue handle, you can suddenly be strangled. Nobody tests that. It's not a certification criterion. Sure, the entire area of the rescue handle and so on is relevant for certification. But what the tail looks like, how big it is, or what it looks like around the neck is not defined anywhere. We need a rule for that, and we need it as quickly as possible because the companies are working on it. And I then got in touch with some of the companies.

[00:44:46] At that time, I wasn't a Nova CEO yet. And this additional change did lead to some friction, after all. Because it was said that I was conducting espionage and so on. But at Nova, we have absolutely zero ideas about building anything in that direction.

[00:45:07] **Lucian Haas:** Conducted espionage in the sense that you already knew about the projects, that they were building harnesses with such long tails, right?

[00:45:14] **Ferdinand Vogel:** Yeah, for example, Super agreed to do a video call with me, showed me their prototype, and pointed out in great detail what thoughts they had and what they improved to address that whole catalog of negative points regarding these harnesses. And I was impressed, and a lot of work had been done, but not the "Stolz" issue. And I told myself, okay, no one—they all promised to send me videos and so on, but no one sent me anything and no one could promise me that what they're doing with those huge tails is cool. And then at some point I said, okay, we need a

rule now. On one hand, for the life jacket, because if they're crossing large lakes, they need an inflatable life jacket.

[00:46:02] It's quite small compared to what you have in SIV training today, but if they fall into the harness, they still shouldn't be strangled. That means we need some kind of rule, and specifically for the pride issue. We gathered a lot of ideas and discussed them a lot. I tried to find out what considerations they had in the Civil Working Group. I always had the hope that the Civil Working Group would be faster, that something would get included in the EN. I tried to listen in with WG6 to see if they were planning anything for the World Cup. And everyone always said, yes, they're planning something. But when they finally sent me the documents they had so far, there was never anything really relevant in there that solves the problem.

[00:46:50] And no manufacturer was able to suggest any innovation, an innovative idea on how to... Because there are possibilities. By now, there are also proven methods. But at that time—I mean, we're talking about over a year ago—there was nothing. And then at some point I said, okay, that's enough.

[00:47:10] We're just limiting the tail length to what was the longest harness in the last editions. Period. And then I went measuring and found two harnesses that had the longest tails in the photos—well, from side photos. And then I contacted the manufacturers and just said, hey, please measure how long your tail is, like this and that. And based on that, we defined a centimeter measurement. And then it was just about how to measure it best so that the manufacturer... At the beginning, I didn't have the manufacturer in mind, but the athlete, so that they don't get anything in their face, right? But then at some point, well, the manufacturer also has to be able to reproduce it down to the centimeter. Now, the harnesses have a line from somewhere in the neck area to the furthest point,

[00:47:57] so that when you pull back, you don't pull the fabric along, but the line stops the whole thing. And then it's clearly defined. So, total nonsense. Just building a line into the X-Hypes like that. And I'm also not saying that this rule... will remain once the Civil or the EN or something defines a standard. And with the Civil, there are ideas about it now, but they're having a really hard time. They've really struggled to define these exact issues. Many of the working groups eventually said, when we published our rules, that it sounds somewhat logical; you're stomping out or restricting innovations, which I don't think is cool for the X-Hypes either, but it's just so difficult. And with the Civil, the idea now is that certification test pilots from the testing centers will fly the harnesses and perform a full stall.

[00:48:49] But by now I know that if you know how to initiate the stall depending on the harness, you can do it with any harness. So from that perspective, it's actually... you've defined a rule that doesn't achieve anything. But I just didn't have those possibilities. I can hardly find test pilots who would also fit into the respective harnesses for the X-Hypes. Those are usually custom-made. And most people are smaller than I am. And that's simply unrealistic. And that's why the decision was simply that no harness can fly that is longer than what has already been flown in the last editions. That's sort of the whole story behind it. It's sad, the Civil hasn't published anything to this day. The World Cup hasn't published anything. There is no standard. Anyone can do whatever they want with the outer shell.

[00:49:38] And then it always came... the easy argument was always, yeah, done. That's not so safety-relevant. The thin protectors are much more relevant. Do something about those. Then I said, but there are standards for that. And X-Hypes doesn't see itself as a standard-setter. So we don't want to design new standards or additionally higher standards like what already exists. We just take what's already there. And where there is nothing, we just have to find a rule. Okay. Enough about the butt pads.

[00:50:15] **Lucian Haas:** Are there any other rule changes, additional rules for this X-Alps edition, that we should have on the glider?

[00:50:26] **Ferdinand Vogel:** We have the elimination. Every 48 hours, the last person is eliminated. That's been changed slightly. I think it used to be at 6 a.m. Now it's at 8 a.m. For one thing, the experience was that at 6 a.m., it's really only the early birds. Mostly people on their way to work. They don't really notice it at all. And it was often already decided by then whether the person still has a night pass or not. And somehow it would get decided during the night, where no one notices. And now the idea was to make it more pleasant. It's also more pleasant for all the runners and so on who are around. And now they just have a bit more time after the night's rest to show that they can still overtake the others.

[00:51:13] I think that makes it a bit more exciting. Yes, I think that's an important change that people should know about. And then we tried to make the finish line a bit safer. We tried to define a rule without interrupting the race. So, you could just say whoever arrives at the top wins. Like the last turnpoint up on the mountain. And then you're allowed to fly down. But then the idea is, no, the race ends at the bottom. And now we have to make that somehow safer. So we said, okay, then there's a sort of end-of-speed section. That's usually a cylinder around a turnpoint. Whoever flies into that first has stopped the clock.

[00:51:58] But the time doesn't stop; you just get a sort of credit, so to speak. Yes, or a ten-minute pause where you can land safely at the top, put on your life jacket, sign the paperwork, and then get ready to go again. And during that time, you don't have to worry. You can't be overtaken. That's the rule, simplified.

[00:52:19] **Lucian Haas:** That means you land safely at the top of the Schmittenhöhe and then the clock stops. You're saying you have about ten minutes now, and then it starts again, and ultimately the clock stops...

[00:52:26] **Ferdinand Vogel:** time down. Yes, exactly. So, for example, it could be that someone decides to run down and someone else waits at the top, and then they can still overtake him. So, if they all arrive more or less at the same time, the live trackers detect when who crossed this line, and then they can start with a maximum and minimum distance of one minute from each other. So the second person also has to wait at the top for another minute, because otherwise, it would only be about who flies out at full throttle over the lake and spirals down the fastest. So they have a one-minute buffer, and they've discussed it with several athletes. Some don't think it's cool, some say, okay, no, that works. It definitely makes it safe enough, and we'll just see how it goes now.

[00:53:13] It's... It's an idea to make the X-Alp safer while still keeping the racing character. Let's get to the route. Yes. In

[00:53:22] **Lucian Haas:** this year it's 1,283 kilometers, longer than ever before. I think it's about 50 kilometers longer than last time, in 2023. There are four Alpine crossings, a prominent X in the middle, and twice St. Moritz in Switzerland is the turnaround point where everything meets again.

[00:53:44] What part... do you have in that?

[00:53:48] So that it turned out the way it does now. Do you have any input on that at all? Or do you basically just get the route from the Race Committee and all the organizers who work on it for two years or something? Do you just have it put on your desk and say,

[00:54:02] **Ferdinand Vogel:** Is that it? I'd say a few things are predetermined, partly because the turnpoint destinations are contract partners, and in some cases, sponsors. And where we can find sponsors... And then it's discussed, are they too close together? Can we arrange the route somehow so they aren't in such a short distance, like we have now, for example, in Locarno and then in Zona?

[00:54:30] But you try and discuss it, but you also have to somehow make sure you land a few sponsors so that the X-Alps can even remain possible. Because with all the requirements there are, an event like this is no longer manageable without sponsors. Yes, then it's about arranging them in a way that there's still an exciting route, so that it's something new for once. And I think this time there are definitely some corners where the athletes have never been before in the X-Alps, or where it's coming from the other direction for once. And then you try to see if we need to put an additional turnpoint in between somewhere? Like now, for example, at Mont Blanc, where they have to go up a via ferrata.

[00:55:16] So, Mont Blanc... This time, for the first time, they don't have to go around to the north; instead, on the south side of Mont Blanc, they have to climb a via ferrata, relatively far up, and then they're allowed to start from the top. These kinds of things, these little details. And then there's a lot, a lot of work afterwards to define the turnpoint destinations—where do you put the turnpoint sign? Do we need an area outside where they aren't allowed to land? Because if you put the turnpoint sign in the middle of the village and then... then the athletes suddenly get the idea, "Oh, that park looks big enough, I'll just land in there so I don't have to walk in." To avoid that, we've had to set up no-landing areas around it or define landing zones in some places.

[00:56:04] That involves a lot of briefing work with the athletes. You get into the file and then have to create new airspaces using the GPS coordinates that didn't exist before. There's no tool for that; sometimes you have to do it manually by entering the coordinates into the file and so on. In the end, a lot of organizational effort still remains.

[00:56:24] **Lucian Haas:** You mentioned that regarding the safety aspect, your entire paraglider experience and so on comes into play as a consultant. To what extent does your paraglider experience also come into play as a consultant for the route? Or is it ultimately a matter of saying, okay, the turnpoints are fixed, and how they are walked and, above all, flown is up to the athletes. So you don't have to get that far ahead. Thinking out what will be done there.

[00:56:49] **Ferdinand Vogel:** No, it's just that, where we now knew, okay, we still have L'Estée Alpes included. That's the southernmost turnpoint down in France. Yes, exactly. We have it included, the route is getting long because the start and finish were already defined. And then it was about how can we now lay out the turnpoints so that the routes in between become like racing lines, so to speak, where the athletes can make it easy. How can we place the turnpoints... in places so that they don't have to hike far up to start again immediately. Such issues are already relevant there. And my paragliding experience is then more like things such as, can you land on that meadow or is it not safe?

[00:57:34] And this time, there are two destinations where I've never been myself. One is St. Moritz and the other is the one in France. And I had to learn that first as well. I did have local pilots... get information for me. But when we decided on the destinations, for example, we weren't quite as aware that the winch becomes so strong during the day. Or that exactly where we thought we'd put a landing field, it can get so turbulent. Because simply two valley winds sweep over a mountain and then create a total washing machine effect, and, and, and. What's the problem in St. Moritz, then? No, in St. Moritz we have more of a wind problem, where quite quickly on a normal afternoon... there can be 40 km/h wind in the valley, and then the landing field suddenly has to be large, and having a lake at your back isn't so great, for example, and the wind can also come from another direction with similar strength, and then it suddenly becomes quite complex.

[00:58:34] Then in St. Moritz, we still have the airport, which has airspace above it. For safety reasons, we negotiated with them so that the athletes could land and fly in there. And topics like that are... and experience helps in getting meaningful cooperation done. I mean, I found it really pleasant to communicate with the airport; that was already prepared, but when they realized, I think, that I don't know my way around everything either, they said, okay, that's fine, and then you can suddenly negotiate other things. There are many athletes who don't know anything about airspace, but I keep that in mind and can address it... during the preparation week, it will be noticed. I went into such points quite a bit until the athletes understand what's going on, but it doesn't always work.

[00:59:25] **Lucian Haas:** Do you scout things like that on-site? Like, do you ever drive to St. Moritz or Les Deux Alpes and say, I'll just fly there and do a landing approach just to get an impression of what will actually be realistic in the end?

[00:59:41] **Ferdinand Vogel:** That would certainly be sensible, but I didn't do it for either edition. I know most of the things through WorldCast, and by flying routes myself and traveling around. But I just try to get information through Google Earth images, Google Street View, photos I get of the destination, conversations with local pilots, tandem pilots, and so on. Now, with St. Moritz, it was just difficult because that exact spot is normally the airspace. That means there's little paraglider-specific experience there. But I think we have a cool solution now. So the athletes have to go down to the lake first, they can land there on a large area.

[01:00:27] If the wind is too strong, they have alternative landing sites; they have to take a selfie there first and then head up to the village. If they had gone directly to the village, they would have had to land somewhere on the slope up there or something and then walk down. We managed to avoid that well.

[01:00:43] And in France, we'll see how we're going to set that up now. We're still not completely final on that. If we had decided finally, it would be out now. They've put up new cable cars there.

[01:00:58] Suddenly there's a cable across the landing field. Yeah, so the cable is semi-relevant, but now they've just put up a fence there and that's halved the landing area again. And now we're looking for another solution. Let's see, maybe the route will get a bit longer.

[01:01:18] Where do you see the biggest difficulties on the route? Yes. Wow, that's so weather-specific. Most athletes are afraid they won't make it to the finish because it's so long. Do you have that fear too?

[01:01:32] That's one of my jobs—to say what's the realistically fastest the top athletes will manage? What's the realistic outcome if the weather is more or less average? And what if it's just pouring down most of the time and they can only glide occasionally? How far are they on which day? And there's... there's a complex list for that. I've even used a hiking app map, just like the athletes do, to look up the kilometers and elevation gain, and I've walked the entire route myself.

[01:02:05] So to speak of, virtually and also by plane, what is possible. And yes, if the weather is really brutal and they can only make descents rarely, sure, then it becomes pretty unrealistic. I think they would need, what did they give out, 24 days or something? Yeah, 12. They have that. So, really unrealistic, but if you take the average values of recent years and see the direction of development, they will be at the finish line after seven days. And that is actually almost too early again.

[01:02:41] They're supposed to stay out there in the Alps a bit longer

[01:02:44] **Lucian Haas:** have their adventure. Last time, I think there were 23 athletes who made it to the finish line within the race time.

[01:02:55] Now it's become longer and so on. And last time, the weather was also very flight-friendly, even though it wasn't easy to fly. But they all flew a very, very lot during it as well. What's your prediction on how many of the athletes can realistically make it to the finish line this year?

[01:03:12] **Ferdinand Vogel:** Yeah, it's also weather-dependent. So, it could go similarly to last time. But because the route has become a bit trickier, I assume there won't be quite as many. So, that's the main change as to why there were so many last time. And what we've learned is that the race isn't over once the first person crosses the finish line and then runs for a few more hours. Instead, there's now just a hard deadline. The race runs until then. Period. And because of that, they simply had much more time. Because if they had used the old rules, some of them wouldn't have made it to the finish line at all.

[01:03:44] We'll see. We'll have to wait and see. I think you can estimate it at some point.

[01:03:50] And we are very optimistic that someone will reach the finish line and make it.

[01:03:58] And the goal isn't for 20 people to finish. Definitely not. That's not the goal we've been working towards. It should be fewer.

[01:04:08] **Lucian Haas:** But the route hasn't gotten any shorter because you say, okay, there are too many at the finish. We need to filter out more. Or do we?

[01:04:16] **Ferdinand Vogel:** Already. Yes. I mean, it's just the trend. It's not as striking as it used to be. But yeah, the level is rising. So the race course is allowed to be demanding as well.

[01:04:30] **Lucian Haas:** People are always watching what the athletes are doing during the race. They can start running at 5 a.m., they can run until 10 p.m. at night. But what does a day look like for a Race Director? So the athletes get up at 5 a.m. Do you have to be standing on the mat or sitting in the car already making phone calls?

[01:04:50] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, to be honest, that was one of the reasons why I pushed the 48-hour elimination back a bit. Because that was every other day—the mandatory early morning thing. Especially since I didn't just have to get up, but I had to find a video filming spot by, I think, 5 a.m., where they could film me and where it was quiet enough. So, not next to the train tracks where the background looks nice and where I can then talk to the athlete on the phone and tell him that he's unfortunately out. And I hated that. Because I often didn't go to bed until 2 or 3 a.m., because most of the inquiries just come in after the athletes enter their rest phase, go to sleep, or just before they're allowed to continue again after their night's rest.

[01:05:45] That's where most of the questions about the rules come from. Does the tunnel count? Are they allowed to go through there? Because it's just some kind of structure, like avalanche protection or something. And those kinds of

questions come up. And accordingly, my nights are pretty short. And last time, because there was so much flyable terrain, a lot of time-sensitive topics also came up during the day. I think if the weather is a bit more mixed and people have to just hike for longer periods, then it's all a bit more relaxed. But for me, it was actually, I just sat in the car, so luckily I didn't have to drive myself. My girlfriend drove and guided me through it. I coached the area, but we actually just sat in the car from morning until evening just to somehow keep up with the athletes, because they were much faster than what you could do in a car.

[01:06:37] So we made it, but just barely. And accordingly, I was on the road from morning until night, on my phone constantly, checking the live tracking myself, getting info from friends who saw something unusual in the live tracking, because I don't watch every single detail in the live tracking. And last time, I was actually really using the live tracking because I suddenly became the guinea pig; I had a live tracking device to test the software that was being developed during the event, so I was trying that out. I think I checked once, and I had seven or eight hours of pure phone time a day where I was just on the phone. Oh wow, red ear.

[01:07:23] Yeah, and then you have to make sure the phones are charged again. And all the problems the athletes actually have, plus stories like the athletes being pretty far ahead at the beginning of the race, going over a mountain ridge, and right behind the ridge there were horses in a pasture and they went crazy. Then topics like that suddenly pop up, and you have to try and sort that out with the farmer again, and the logistics of the whole thing—you can hand that off to the assistants they have for that, but initially, you're the point of contact. Everything the athletes and the supporters need lands with me at first. You just have that...

[01:08:07] **Lucian Haas:** Give me an example—someone is running, comes to a possible tunnel they aren't allowed to go through, or maybe it's just an avalanche gallery or something. I mean, you don't know all the routes where someone can run along. How do you decide on something like that? Do you check Google Earth to see if there are pictures of it and say, real tunnel, not a real tunnel? Or how do you do that?

[01:08:28] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, luckily there's Google Street View almost everywhere. That means you can look along the streets in a 360-degree view and get a good impression of it. Then I use the hiking maps on my phone and think about what alternatives are available for the athlete at that moment. And then you just have to take a look at it. And I still remember, that was in Switzerland, shortly after Fiersch. There were several athletes who wanted to go through the same tunnel. And that was the only sensible option for the athletes at that point. And we then discussed whether to just allow it for everyone. Because the very first ones had asked for it. And I think the race has to be safe.

[01:09:16] But it also has to be fair. And it still has to be sporting. Fairness is important to me. So, the same rules for everyone.

[01:09:25] And then we said, well, there's an alternative. You have to take the alternative. And that is definitely a tunnel that actually leads into another valley. Only about halfway, but still. And yeah, then they all had to go around. That's how it is. And it's really time-critical. Because there are actually athletes who, in this case, gave notice half an hour beforehand. And said, hey, are we allowed to do that or not? But sometimes they're really standing in front of the tunnel and say, uh, Ferdi, there's a tunnel here. Am I allowed to go through it now or not?

[01:10:02] **Lucian Haas:** And then you have to zoom in really fast on your phone, pull up Google Street View and all that. And then say, stay there. I'll have it in a second. I'll have it in a second. Wait just a bit. Wait just a bit. Ah, yeah, no, no, not that one.

[01:10:14] **Ferdinand Vogel:** Go around the outside. Yes, exactly. And if it's a difficult decision, then I also have to coordinate that with the race committee, because I don't make the decision alone. Yes, then I have to briefly document everything, summarize it. We have several WhatsApp groups available, and then, yes, there's a decision. And accordingly, they are ready around the clock during the race. They also watch the live tracking, look at it, and you try to somehow pull it off together. You drive

[01:10:45] **Lucian Haas:** the athlete behind you, you said, or you try to keep up with them. At some point, the field stretches out quite far.

[01:10:54] How do you decide? Do I ride up front now, where maybe Pino, Kriegel, and whoever else is out there? Or do I stay more in the middle field or something? So, what's the deciding factor for you in terms of where you position yourself?

[01:11:08] **Ferdinand Vogel:** I basically try to cover everyone. Of course, it's not possible, like you just said, because the field eventually gets too spread out. But I try to be where there's the most potential for problems. Where I can also best assess the situation from the ground. For example, when they flew through the Dolomites in that Föhn storm last time, I was down there with them. To get a feel for it. And to be able to react if necessary.

[01:11:38] Could you have ordered them to make a forced landing, theoretically? Well, yes, we could. The rulebook is basically set up so that the athlete always has to decide for themselves.

[01:11:49] And that's also very important, because I can't be there everywhere all the time. And that's the difference compared to the World Cup. So in the World Cup, whether the athletes or the pilots abort the task and land, that's not decided by the pilot—very rarely, at least now with the lead group—but it's decided by the race director. And if the race director doesn't decide anything, then they keep flying until it eventually becomes a bit too much for the people. But that's very, very late. And for the X-Hypes, the athlete has to do that themselves. And that's the big difference. And people who mainly come from the World Cup, so as an example, say Maxim Pinot, he sent me messages several times saying it's way too extreme, he's not up for it anymore, it's not working, we have to stop,

[01:12:38] so, almost in that direction. Like, did you call it Level 2 or maybe Level 3? Exactly, I'd say it was Level 4.

[01:12:46] With the Dolomite flight, I mean, that was certainly also... I didn't see his final landing, but I think that was way beyond anything he ever imagined he'd experience at the X-Hypes. And afterwards, he just wrote to me saying he's voluntarily giving himself a yellow card for unsafe flying. Yeah, so those kinds of conversations do happen. And I basically try to be there at the front, because that's where it's more relevant regarding decisions that affect the ranking later. But we have a huge number of runners, let's call them. These are helper lines that are also out there during the race. We have a medical team, which is a race doctor and then several paramedics who also... individually.

[01:13:32] And while out on the race, they look at the people, especially those further back, and check the live ranking to see who has run a lot or who is suddenly running slower. Then they just pull up to that person and check, for example, what the blister situation is like on their feet. Or yeah, there are many medical issues that mainly have to be checked in the back of the pack. And at the front, you usually notice it anyway when the supporter team reports in. So we've also handed over a certain responsibility to the supporters. They now always have to confirm that their athlete is fit to fly before the athlete takes to the air each day. To incorporate more safety features, which are easily doable with today's technology.

[01:14:21] To simply make the race safer in the areas where we have control.

[01:14:26] **Lucian Haas:** Now, that's a bit of a stretch. But you haven't used any AI or anything else running in the background that, for example, knows the typical flight tactics and running speeds and stuff from the athletes to say, hey, we see something isn't right with this one and that one, so the automated alarm is basically asleep.

[01:14:45] **Ferdinand Vogel:** Yeah, so these automated alarms exist, but they're not AI-based; they're just defined by parameters. For example, it would flag it if someone gets into a car or sits in the trunk and travels at the same speed for a long time, something like that would pop up immediately. Or if an athlete briefly covers the GPS and then drives along in the front of a car and then pauses again, so to speak. Those kinds of things pop up, and then you look at them, and if in doubt, you just request the alternative track. Has that happened before? Yes, regularly. Also just if the GPS failed or something, or the live tracker cut out, for whatever reason, then yes.

[01:15:33] Yeah, so last time, because of all the problems with the live tracking, I think there wasn't a single athlete who didn't have to send an alternative track log at some point.

[01:15:43] **Lucian Haas:** But I mean, has it ever actually happened where you could prove, hey, you were sitting in the car? No. So, is someone cheating there?

[01:15:51] **Ferdinand Vogel:** No, I don't assume that, because the athletes—you can tell when you're out there in a race—you're constantly under observation. There are so many spectators who know he's going to come past right now. I'm standing by the road, and if you were to screw up somewhere, you'd be caught immediately. So the community outside is like an additional Big Brother, constantly watching. And as an athlete, you notice too that you're actually never not under observation. And then there's also, even if you're out in the high mountains, the athlete is often not told that the camera team is coming around the corner, and then suddenly the camera team is standing there in front of you. Because they know where the next launch site is, where they need to position themselves, and where they're going to catch them, so you're never alone during the whole race.

[01:16:43] There is an element of adventure to it, and sure, there are those moments where you feel like, wow, I'm out here alone in the Alps, which is very impressive, especially when there's an evening—or morning—atmosphere. But ultimately, we always have them somewhat under control. So you're never

[01:16:59] **Lucian Haas:** ...in front of a runner, who then comes along somewhere there. What about

[01:17:03] **Ferdinand Vogel:** Doping? Yes, well, our race doctor knows his stuff, and if he notices anything strange, we have tests with us and can perform them. And in the past, there have also been athletes who were disqualified from the race. Because of doping? Because they doped, but doping is hard to pin down—for example, it starts with those mega-hot editions where it's constantly almost 40 degrees

[01:17:33] ...temperatures. That's where we start. Then the athletes sometimes start to dehydrate very severely. And if they've been running around all day with too little UV protection or headwear or something else because it's box-stable, they can end up getting sunstroke. And then, for example, it's a fine line when you give an athlete an infusion. That can already be considered doping. And there were problems like that. Or if someone uses a nasal spray. Or an asthma spray or something like that, exactly, that can also be doping. And for the X-Hypes, the general doping regulations apply—I don't even know what they're called. There are clear definitions, and there really were athletes who weren't officially disqualified as a doping case because that can lead to real, sometimes even criminal, problems.

[01:18:31] That means it's done under the table somewhere. But I know of two cases where it actually happened. Not intentional doping, though. It was always somehow on the borderline. So sure, they knew it helped, but it wasn't real doping where you'd say the person was able to keep running for two days because of it.

[01:18:52] **Lucian Haas:** That means drinking Red Bull, Red Bull gives you wings, and stuff like that isn't considered doping for you.

[01:18:59] Let's get to the end of the race, or rather the end of the podcast. At some point, it's over for you too after the race. With athletes, there's this thing where some say they fall into a bit of a slump afterward because the race itself was so intense. And after that, the meaning is kind of gone, where you first have to ask yourself, what do I do now? I prepared for so long and everything was focused on the race and nothing else. And you have to find your way back into everyday life again. Did you experience anything like that after the last race, where you were out there at full throttle as Race Director for two weeks?

[01:19:35] **Ferdinand Vogel:** It's both yes and no. Well, I think I was just extremely exhausted and had to find a sleep rhythm again first. I often woke up thinking I hadn't heard my phone or something. I must have called some athlete. So, definitely in that direction. But otherwise, at least during the last edition, it was my normal daily life. I was out and about, I gave many cross-country flight seminars, I was testing, I was outside all the time. So that was it. The difference wasn't really there, it was more like this phone—I didn't hear the phone or something. I overslept and didn't notice it, oh boy, that was a bit of where my "hole" was, so to speak. But I know it from the athletes, that they also have this sleep problem and that they all actually think, I'm never doing that again.

[01:20:28] And for some, it's already like, "When can the next edition start?" and for others, it's sometimes not until a few months later.

[01:20:36] **Lucian Haas:** Is that the case for you too?

[01:20:37] **Ferdinand Vogel:** right? Is it also

[01:20:37] **Lucian Haas:** ...so that you think, okay, now I'm becoming Race Director for the second time, but is it that much fun that you're saying, I want to stay in this role?

[01:20:44] **Ferdinand Vogel:** Yeah, I mean, it is fun, but it's a bit difficult right now with the split roles.

[01:20:53] **Lucian Haas:** Because you're also a managing director at Nova and there might be someone there, there are conflicts of interest or things like that.

[01:21:00] **Ferdinand Vogel:** Yeah, exactly. So that topic keeps popping up for me regularly. I always try to push it through. I try to get the conversations going again and it actually works quite well. But still, it's not cool. We try to manage it so that certain video proofs or things like that aren't reviewed by me, but by other team members—for example, now that they already have their equipment, so that no know-how could theoretically migrate to Nova again. We've just built things like that in now to ensure transparency.

[01:21:36] But well, I enjoy it. It's an experience. Sometimes I'd like to be up in the air myself during that time, because as Race Director, I'm not even allowed in the air. Last time, I couldn't take it anymore at some point and went down to do a bit of ground handling for a short while. There was a bit of wind at one turn point. There was still time for that. Wow. Yeah, so when I arrived at the turn point and the athletes were a bit slower than we thought, I stood there and did a bit of ground handling and then got back on the pickup. And then I'm there. And so on.

[01:22:09] Yeah, but I'm not allowed in the air during that time. And that means for me, not flying for three weeks. But currently, it's a habit. But last time, it wasn't a habit. That was pretty tough. I was already feeling the flight withdrawal after that.

[01:22:23] Well, you have

[01:22:24] **Lucian Haas:** You just mentioned your dual role as Nova managing director, and others might say, okay, there's a conflict of interest there. Are you maybe spying on them or something? To what extent is it a conflict of interest for Nova because of how much time you have to put into X-Axis? Since your time is missing from there too. So you're a boss in two places and probably have to manage a lot, but in that time, you probably have very little headspace left for your own company.

[01:22:53] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, I think I've managed that pretty well. X-Axis is, in most cases, just after work and on the weekends. I also told the team when this popped up—that I have the chance to become managing director—that I'll have less time now, and so a few points were simply distributed within the team so that I only oversee things or give tips. And that actually makes it relaxed for me. It's not a huge amount of work involved. And yeah, as a boss, you can organize a bit how and when you work. So there are days when I'm still working late for Nova on Friday evening, and then there's how, for example, this Monday morning. Yeah. And then I can do a podcast for the X-Alps.

[01:23:41] **Lucian Haas:** Last question, the one everyone always wants to know. Your tip: who will win the Red Bull X-Alps 2025? Yes,

[01:23:50] **Ferdinand Vogel:** I actually get that question quite often. I'm not going to give a tip because there are so many people who are doing super, super well. I know the people personally. I know their strengths and weaknesses and what has changed compared to the last edition. I think it's going to be exciting. I think it was already exciting last time.

[01:24:12] And I'd say the title of "Defender" is getting harder to hold onto sometimes. But he still manages to prove that he simply has the most experience. And I believe that when he relies on that experience, he scores points. And the defenders who are trying to knock him off his throne are getting better and better, and they're gaining more and more experience too. And that's why it stays exciting.

[01:24:41] **Lucian Haas:** And would you say it would do the X-Alps any harm if someone else won—whatever the subjunctive part and all that is—if someone else won? Or is it actually good for the X-Alps to say, okay, now Kriegel has won for a ninth time and maybe he can even win a tenth time next time and so on? So that a series like that ultimately also makes it appealing. That you say, there's really an eagle being hunted by everyone.

[01:25:10] **Ferdinand Vogel:** does. I think that's part of the appeal to some extent. But I think even if someone else were constantly on the podium from now on, or if it became more exciting every time, the X-Alps would still remain the most adventurous, diverse event. And yeah, I mean, last time it was actually pretty close until the very end. And that makes the race somehow exciting. Like when someone is leading way out front. Even so, I always rooted for Kriegel when he was out front. And even last time, I thought he was still heading west. He messed up once and had to slog for about three hours down in the valley until it went uphill again. Where I then thought, let's see how it goes this time.

[01:25:58] And then, out of nowhere, he was back in the lead group. And that's what makes the race. The weather is unpredictable—or rather, difficult to grasp. And the decisions the athletes have to make, sometimes within seconds, where they have to decide: do we fly to the north side or the south side? Those kinds of critical decisions are what define the race afterwards. And it's still so exciting for me that sometimes I think I should actually get off my ass and start exercising more to try and participate again. But I think I'm a bit too old by now to reshape my body like that.

[01:26:44] But the adventure you experience at the Hike & Fly races, which I've participated in myself, is already impressive. And sometimes I miss the fact that I didn't do more in that direction. If you were to now,

[01:26:57] **Lucian Haas:** that's a big if, but if you were to say that with your age and your body, it would all work out, would you rather be an athlete than a race director?

[01:27:04] **Ferdinand Vogel:** Yeah, well, yes. It's always been the case that back then, because I had so many back problems, I said, okay, I'm putting this aside and I don't want to participate anymore, and I actually withdrew my application shortly before the selection took place.

[01:27:27] And I think it was a good decision. It did my body good because I'm just not built the way you're supposed to be as an athlete nowadays.

[01:27:37] But the adventures you experience there—just flying along that route, where you'd never get past in cross-country flying—I was able to experience that when I was part of the PAL, because back then, the supporters were still allowed to fly along. And we did some breathtaking flights over the main Alpine ridge several times and along the Monte Rosa massif. And that was already impressive. So there were flights there that will never leave my mind. A beautiful memory, in any case.

[01:28:11] **Lucian Haas:** Ferdi, thank you so much for your time and for the great storytelling. I think that after listening to this—if they've held out this far—people will have learned a lot more about your role as Race Director. Thanks for speaking so openly about it; I think that's great. I believe some people might look at the race a bit differently now, or perhaps they'll interpret some of your decisions that pop up here and there in a different light—maybe they'll say, "Oh, that might have made sense." Or maybe there's even another story behind it that isn't being made fully public right now. But who knows, maybe doping or cloud flying or something else was involved that isn't supposed to be. Thank you for your

[01:28:50] **Ferdinand Vogel:** time. Thank you for letting me be a part of this again. It was really exciting and cool. Your questions are always really nice. And yes, I think the X-Hype is a really cool, great event for all of us in the paragliding scene. And I wish you guys a lot of fun watching, and I'll see you around.

[01:29:16] **Lucian Haas:** Ferdinand Vogel was a guest on Podz-Glitz before. In episode 13, Flybird. Back then, he talked about how he became a successful competition pilot and what it takes to do that. Many of his pointers and tips are still valuable, timeless, and insightful. It's worth listening back to that one again. The link to it is in the show notes for this episode.

[01:29:41] If you enjoyed this episode, please recommend Podz-Glitz. Tell your flying friends about it. Or leave a comment on Looglights, Soundcloud, Spotify, iTunes, or wherever you listen to the podcast. And if you want to do me a personal favor, please become a supporter of Podz-Glitz and Looglights. As a freelance journalist, I put a lot of time, work, and also costs into these projects; in order to continue doing this professionally, independently, and ad-free, I need your support. On my homepage looglights.blogspot.com, there is a Support page. There you will find all the necessary information and links to give me a financial boost. I want to say thank you to all the supporters.

[01:30:28] Stay healthy and enjoy the freedom of flight. Ciao.

Français

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

Show notes

Ferdinand Vogel est le Race Director des Redbull X-Alps 2025. Cette tâche a plus de facettes qu'on ne le pense

Les Redbull X-Alps sont la compétition de parapente la plus suivie. Cette année 2025, les athlètes doivent parcourir un itinéraire de 1283 kilomètres à travers les Alpes en Hike and Fly. Le parcours n'a jamais été aussi long.

Pour que tout se passe correctement ou – mieux dit – selon les règles lors de la course, il y a le Race Director. Depuis l'édition 2023, il s'appelle : Ferdinand Vogel. Mais que fait exactement un Race Director ? Le trentenaire nous le raconte dans cet épisode 162 de Podz-Glitz.

L'entretien montre rapidement que la tâche du Race Director a plus de facettes qu'on ne le pense. Cela commence bien avant le départ réel de la course. De la sélection des athlètes aux contrôles de sécurité de la route, en passant par la définition des No-Fly-Areas jusqu'aux spécifications techniques de la longueur de la corde des harnais – le Race Director a un mot important à dire partout.

Ferdinand se confie dans le podcast aus dem Nähkästchen et donne un aperçu approfondi des coulisses de Redbull X-Alps.

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 : Pienso Viento | Artiste : Casa Rosa

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=3nT3lZ88Usw>

Liens Lu-Glitz :

- Blog : <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook : <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Instagram : <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
 - Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree : <https://linktr.ee/luglitz>
-

LIENS vers Ferdinand Vogel :

- Redbull X-Alps : <https://www.redbullxalps.com>
- Site web de Ferdinand Vogel : <https://ferdinand-vogel.de/>
- Podz-Glitz 13 - Flybird : <https://lu-glitz.blogspot.com/2019/08/podz-glitz-13-flybird.html>

- Ferdi sur Instagram : <https://www.instagram.com/ferdinand.bird/>

Transcript

[00:00:02] **Ferdinand Vogel:** Quand je suis devenu Race Director pour la première fois et que j'ai reçu la liste des candidats, j'ai pris la peine de chercher combien de followers ils avaient, quelle était leur portée, si leurs followers étaient plutôt dans la scène du parapente, sur combien de réseaux sociaux ils étaient présents, et j'ai tout préparé comme ça parce que je parlais du principe que c'était assez pertinent. Mais personne n'a jamais regardé ça. Donc quand on a la liste finale, bien sûr, Red Bull peut encore y jeter un œil et dire, « Hé, on préférerait quand même avoir tel candidat », ou quelque chose comme ça. On a eu ça cette fois aussi, où j'ai simplement dit, « Bon, il n'est pas assez soucieux de la sécurité pour la course », et ça n'a fait l'objet d'aucune discussion et c'était réglé.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:56] **Ferdinand Vogel:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:00] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec... Ferdinand Vogel. Et je suis... Lucian Haas.

[00:01:09] Les Red Bull X-Alps sont la compétition de parapente la plus suivie au monde. Cette année 2025, les athlètes doivent parcourir un itinéraire de 1 283 kilomètres à travers les Alpes en mode Hike and Fly. La distance n'avait jamais été aussi longue. Pour que tout soit organisé pendant la course, ou plutôt pour que tout se déroule selon les règles, il y a le Race Director. Depuis l'édition Red Bull X-Alps... de 2023, il s'appelle Ferdinand Vogel. Mais que fait exactement un Race Director ? C'est ce que nous raconte le trentenaire dans cet épisode 162 de Podz-Glitz. Au cours de l'entretien, on s'aperçoit vite que la tâche du directeur de course a plus de facettes qu'on ne le pense.

[00:01:55] Ça commence bien avant le début de la course proprement dite. De la sélection des athlètes aux vérifications de sécurité de la route, en passant par la définition des zones d'interdiction de vol, jusqu'aux spécifications techniques pour la longueur de la sangle des sellettes. Le Race Director a un mot à dire partout. Ferdinand nous confie les coulisses dans le podcast et donne des aperçus inhabituellement profonds sur ce qui se passe en arrière-plan des Red Bull X-Alps. Puisque tu écoutes le podcast, deviens un contributeur de Podz-Glitz. C'est très simple, c'est expliqué sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, sur la page "Fördern".

[00:02:35] Ferdi... Tu as participé récemment au Paragliding World Cup à Algozonalis en Espagne. Et il y a eu une manche où tu as dû voler jusqu'à la plage. C'était l'objectif. C'est comment, de voler jusqu'à la plage lors d'une course ?

[00:02:51] **Ferdinand Vogel:** Ouais, c'était une sensation de dingue. Bon, le vol final, il était impressionnant. On est partis avec un ratio de 1 à 15 en vol plané et tout le monde disait avant : il n'y a rien pour atterrir, il n'y a plus de thermique vers la mer, ça va juste rester en l'air. Et tout le monde disait déjà : "Ouais, on va passer juste au-dessus de la crête et on va réussir à se faufiler dans le Goal d'une manière ou d'une autre." Et l'ambiance était correspondante pendant le vol final. Certains ont simplement pris le risque et se sont lancés. D'autres ont tourné en cercle dans la faible montée, c'était déjà l'air marin. C'était passionnant. Et oui, au final, presque tout le monde est arrivé dans le Goal. Je crois que personne n'a atterri n'importe où, mais que tout le monde a atterri sur la plage. Pour beaucoup, et aussi pour moi, c'était l'une des manches les plus impressionnantes qu'on ait eues jusqu'à présent. Est-ce que c'est

[00:03:34] **Lucian Haas:** C'est impressionnant de se poser sur la mer ? Est-ce que c'est quelque chose de spécial ?

[00:03:37] **Ferdinand Vogel:** Une sensation d'euphorie ? Oui, d'une certaine manière, oui. Ce glissement, une fois le stress envolé, puis passer brièvement au-dessus de la mer. Je n'étais pas arrivé aussi haut, je n'ai pas eu autant de plaisir. Mais oui, c'était impressionnant. Aussi le panorama, surtout de l'autre côté, on voyait vraiment l'Afrique. C'était quand même cool, d'arriver au bord de la mer après 100 kilomètres. On démarre bientôt

[00:04:00] **Lucian Haas:** les Red Bull X-Alps et là, tu es Race Director. Et avant, les X-Alps atterrissaient toujours sur la plage, au bord de la mer, à Monaco.

[00:04:10] **Ferdinand Vogel:** Ah, oui. Tu comprends ?

[00:04:12] **Lucian Haas:** après tes expériences en Espagne, est-ce que certains regrettent ce but à Monaco ?

[00:04:18] **Ferdinand Vogel:** Oui, définitivement. Et ça reste surtout ancré dans les esprits. Même les athlètes qui ont vécu les dernières éditions et qui ont vu que ça ne mène plus à la mer, ils disent toujours : « Ouais, les X Alps de Monaco ou de Salzbourg à Monaco ». Ça fait vraiment partie du truc, c'est vrai.

[00:04:38] **Lucian Haas:** Si tu avais maintenant l'influence d'un directeur de course pour changer peut-être la route un jour et la mener jusqu'à la Méditerranée, est-ce que tu dirais, d'après tes expériences, que ce serait en fait un impératif ?

[00:04:52] **Ferdinand Vogel:** Ce serait magnifique, sans aucun doute. Mais il y a énormément de composantes à prendre en compte. Ce qu'on sous-estime souvent, même en France, c'est qu'il y a tout simplement des réglementations. Et pas peu. Surtout vers le sud de la France, il y a pas mal de réserves naturelles qui rendent le vol assez difficile. Et je me souviens que lors des dernières éditions où on allait jusqu'à Monaco, un ou deux Français se sont plaints en disant : « Je n'ai pas le droit d'y aller, sinon toute la communauté française va se plaindre, alors que les autres athlètes ont tous foncé et sont passés comme si de rien n'était. » Et ça a changé, parce qu'aujourd'hui, pour les X-Alps, nous devons être extrêmement vigilants sur toutes ces réglementations liées à la protection de la nature.

[00:05:43] Avant, les athlètes recevaient des zones de vol provenant des grands espaces aériens. Nous avons ces zones interdites dans les X-Alps. Et maintenant, il y en a, je ne les ai pas comptées mais je dirais bien plus de 400 zones individuelles. Dans l'espace, il y en a partout. La Suisse est aussi très extrême. Il y a des zones de protection de la chasse partout. On ne peut ni décoller ni atterrir là-bas. En Italie aussi, il y a des zones géantes, dont la plupart ne sont pas conscientes, même au milieu des Dolomites. Donc là-bas, on vole librement et tout ça. Mais officiellement, d'après ce qu'on peut lire dans un AIP, il y a des zones où le vol devient soudainement très critique et difficile.

[00:06:30] Et ma tâche, c'est d'obtenir des autorisations spéciales dans beaucoup de ces zones ou de trouver des failles pour qu'on réussisse quand même à ne pas nuire à la protection de la nature, mais sans pour autant pénaliser la course. Et surtout vers le sud de la France, c'est un gros problème pour revenir sur Monaco. Et l'autre chose, c'est que l'ambiance est différente. Enfin, j'ai eu le droit, la dernière édition était ma première fois en tant que Race Director. Et j'étais aussi là en 2017 avec Pal Takac en tant que supporter, en tant que supporter officiel. Il est aussi allé jusqu'à Monaco.

[00:07:10] **Lucian Haas:** arrivés, non ?

[00:07:11] **Ferdinand Vogel:** Non, on n'a malheureusement pas tout réussi. On avait une pénalité de 48 heures et on est restés là à Lucano. Mais on est quand même allés à Monaco direct. Et il y avait aussi la cérémonie et tout ça. Mais c'était une autre ambiance, parce qu'il n'y avait personne. Il n'y avait vraiment presque personne. Presque aucun autre parapentiste. Il y avait quelques touristes typiques de Monaco. Mais ils nous ont regardés bizarrement, parce qu'ils étaient tous plutôt chic. Et nous, on était complètement épuisés. Nos traits de visage étaient tombants à cause de tous les efforts. Complètement fatigués. On arrive là avec des gens à moitié en sueur et ils veulent faire la fête. Et ça ne collait pas vraiment super bien ensemble. Et si je compare ça avec ce qui s'est passé à Zell am See.

[00:07:59] Et même avec des participants qui n'étaient pas tout à fait en tête. Mais cette arrivée à la ligne d'arrivée, c'était déjà quelque chose d'impressionnant. Ça contraste avec d'autres situations. Et je pense que le sentiment reste le même : on arrive quelque part, on a réussi les X-Alps, quand on arrive là où se trouve le but. Et cette traversée, cette traversée des Alpes dans ce cas précis, elle est simplement là, à plusieurs reprises.

[00:08:29] **Lucian Haas:** Je veux te parler. Parce qu'aujourd'hui, on va un peu parler de ton rôle de Race Director. Mais avant, explique-moi d'abord comment on devient ça ? Ou plutôt, comment en es-tu devenu un ?

[00:08:43] **Ferdinand Vogel:** Oui, enfin, je ne le sais pas à cent pour cent. Mais d'une certaine manière, l'ancien Race Director est venu vers moi et m'a simplement demandé si je pouvais me voir faire ça. C'était Christoph Weber, qui l'a fait pendant des années. Oui, exactement. Et Christoph a fini par dire qu'il en avait un peu trop de stress et qu'il aimerait quelque chose de plus tranquille. Avec les enfants à la maison et de nouveaux projets professionnels en préparation, il a simplement dit qu'il avait besoin de passer le relais. Il l'a fait assez longtemps, mais c'est difficile de céder sa place. Et il voulait la confier à de bonnes mains, pour ainsi dire. J'ai répondu que je ne savais même pas ce qui m'attendait vraiment. On s'est donc rencontrés et on s'est téléphonés à plusieurs reprises. Et finalement, je suis fini par rejoindre Zoom Productions,

[00:09:29] C'est l'entreprise derrière les X-Alps. Ce n'est donc pas directement Red Bull. Red Bull n'est que le sponsor principal. Et oui, c'était un entretien d'embauche tout à fait normal. Je pense que mes points forts étaient simplement que, grâce au travail sur la Deutsche Liga, la Newcomer Challenge et la Junior Challenge, j'avais déjà pas mal d'expérience avec les compétitions de vol. De plus, juste avant, je voulais moi-même participer aux X-Alps. Ça veut dire que j'étais déjà un peu dans le milieu. Je pratique moi-même le parapente depuis plus de 20 ans, j'ai suivi beaucoup d'éditions en tant que spectateur et j'ai aussi eu des informations via le forum Paragliding ou le forum THV. Et je connais personnellement énormément d'athlètes.

[00:10:15] Et j'ai donc, je pense, une très bonne idée de ce dont la scène a besoin, des besoins des athlètes et de ce qui est possible d'un point de vue aérien. Là, mon rôle de moniteur de vol revient aussi, avec toutes les lois qui existent, du moins pour l'instant du côté autrichien et allemand. Mais ça m'intéressait beaucoup à l'époque aussi de savoir comment c'est, par exemple, en Italie. Et oui, pour la France et la Suisse, je m'y connais bien maintenant, mais là, j'ai simplement pris en compte les fédérations.

[00:10:46] **Lucian Haas:** Il y a deux ans, c'était ta première fois en tant que Race Director. Beaucoup de choses étaient nouvelles, certainement. Maintenant, c'est un peu l'épisode 2 pour toi. Est-ce que tu abordes cette course avec des personnes totalement différentes ? Avec des sentiments différents ?

[00:11:01] **Ferdinand Vogel:** Oui, en effet. La dernière fois, c'était vraiment comme une boîte noire. Qu'est-ce qui m'attend ? Bien sûr, il y a eu beaucoup de travail de préparation, mais tout ne repose pas sur moi. Il y a une énorme équipe derrière. Il y a deux personnes qui sont embauchées à plein temps et qui font la préparation pendant deux ans, rien que ça. Et pendant la course, c'est une équipe de plus de 40 personnes. Tout cela doit être coordonné. Il y a des exigences légales et, et, et. Et pour s'y retrouver, ce n'est pas quelque chose pour lequel quelqu'un peut s'asseoir avec toi d'un coup et dire : viens, on va passer ça en revue maintenant. On ne se fait pas une idée de ce que tu dois faire et de ce que les autres doivent faire. C'était plutôt un peu une vue d'ensemble globale et ensuite, on est juste jeté dans le grand bain.

[00:11:50] **Lucian Haas:** Quelle est pour toi la plus grande attente, ce que tu apprécies le plus en prévision de la course ?

[00:11:58] **Ferdinand Vogel:** Vivre l'expérience. La dernière fois, c'était passionnant parce que j'avais l'impression de vouloir participer moi-même, mais je n'en avais pas l'autorisation. Et pourtant, j'étais quand même avec les athlètes. Et aussi proche qu'avant, en fait, jamais. Surtout avec plusieurs athlètes. Bien sûr, avec le PAL, j'étais pleinement impliqué, mais au sein d'une équipe. Et je n'ai rencontré les autres équipes qu'en périphérie. Et cette fois, ma tâche était d'avoir un œil sur toutes les équipes. Je suis donc aussi allé courir avec les athlètes pendant un certain temps quand ils étaient au sol. Surtout le soir, quand ils avaient fait leur dernier vol au coucher du soleil, grosso modo, et qu'ils avaient tout emballé. Ils ont généralement reçu un petit quelque chose à manger pour la route.

[00:12:46] Alors là, ils ne s'enfuient pas. Et je pouvais suivre le rythme, je courais juste à côté d'eux et je leur demandais simplement comment s'était passée leur journée, quels problèmes ils avaient dans l'équipe. Et par ce biais, on obtient soudainement d'autres perspectives. J'ai trouvé ça passionnant,

[00:13:01] que

[00:13:04] Je suis soudainement devenu le directeur de course et plus le pote, pour ainsi dire, des autres athlètes. Et je l'ai remarqué dès le début. Au début, ils étaient très réservés à m'en dire quoi que ce soit. Enfin, la dernière fois, il faisait super humide, instable, avec une base profonde, et l'après-midi, il y avait toujours des développements excessifs. Ils avaient déjà vécu des trucs, ils ne voulaient pas me les raconter. Soudain, tout était blanc autour d'eux à cause de la grêle. Il n'y avait plus de prairie verte ou quoi que ce soit. Ils me l'ont généralement raconté seulement deux jours plus tard. Genre, à ce moment-là, ça ne sera plus si grave. Ou alors, il y a eu une fois la situation où Bernie, de Burn M App, m'a appelé. Il m'a appelé et m'a dit : « Oh là là, il est là et l'athlète est tombé. »

[00:13:51] Regarde ça, il est tombé. C'est sûr, il l'a vu sur le live tracking. Et là, évidemment, c'est la panique, non ? Il faut regarder où il est, comment c'est arrivé, et appeler direct ou un truc du genre. Et là, il m'a répondu : « Non, non, je viens de bien atterrir, le vent est trop fort, je dois encore ramasser quelques pierres, je serai plus lourd, ça ira. »

[00:14:12] Et avec des histoires comme ça, on se rend compte que oui, ce sont bien les X-Hives, tout est poussé à l'extrême. Et la dernière fois, j'avais instauré le carton jaune,

[00:14:24] pour donner des pénalités pour une agressivité excessive,

[00:14:30] ...comportement dangereux pour la sécurité que je ne peux pas vérifier ou pour lequel je n'ai pas de preuve vidéo. L'idée est surtout venue de l'histoire du vol en nuage, parce que trouver une ligne stricte en vol en nuage est toujours une galère totale. Bien sûr, on doit tous garder une distance importante par rapport aux nuages, mais on sait tous comment ça se passe normalement. Et par le passé, il n'y a jamais vraiment eu de pénalités pour le vol en nuage. En vol de cross-country, c'est régulièrement un problème : les gens font des virages, se rabattent dans le nuage pour mieux franchir la vallée. Et il y a eu la même chose, à la chaîne, sur les X-Hives, du moins c'est ce qu'on raconte. Et je voulais juste dire, les gars, ça ne passe pas.

[00:15:16] On est des modèles pour toute la scène, et si vous faites ça, tous les autres vont le faire aussi. Et à un moment donné, le parapente n'existera plus sous la forme qu'on connaît actuellement. Et puis il y a ce retour de flamme où les autres se disent : « Ouais, mais s'il le fait, je dois le faire aussi, sinon c'est injuste. » Alors, c'était simplement : « Hé, si je vois quelque chose de suspect dans le Live Track, c'est à vous de me prouver que vous n'étiez pas dans le nuage. » Si vous n'y arrivez pas, vous prenez un carton jaune. Et un carton jaune, ça veut dire que vous avez juste un carton jaune, mais pas de pénalité. Mais si vous accumulez des cartons jaunes, à un moment donné, ça mène à des pénalités. Et la dernière fois, j'ai quand même eu du mal à distribuer des cartons jaunes. Il n'y en a pas eu autant que prévu. Il y en a eu quelques-uns, certes, à cause des atterrissages, à cause de tout et n'importe quoi.

[00:16:01] Mais au final, on a décidé qu'il n'y a plus qu'un carton jaune sans conséquence. Et avec le deuxième carton jaune, il se passe maintenant quelque chose, une petite sanction. Et pour le carton rouge, après avoir eu deux cartons jaunes, on doit simplement réfléchir au cas par cas, selon ce que les cartons jaunes étaient, pour déterminer l'importance de la sanction. Ça peut aussi mener à une disqualification.

[00:16:23] **Lucian Haas:** Est-ce que cette histoire de pénalités, de cartons jaunes, de cartons rouges et tout ça, c'est pour toi la décision la plus stupide ou la plus désagréable en tant que Race Director ? Au moins pendant la course ? Oui,

[00:16:34] **Ferdinand Vogel:** Absolument. Je n'aime pas ça du tout. J'étais aussi dans le jury lors de la Coupe du monde. Là aussi, il y a eu une histoire de vol en zone nuageuse. Tout le peloton a été aspiré. Et c'est, oui, on connaît les gens. Ça joue aussi. On est forcément un peu gêné quelque part. Lors de la Coupe du monde, j'étais même moi-même participant. Donc une situation encore plus délicate. Je pense que la plupart de ceux qui me connaissent savent que j'essaie de voir les choses de manière très rationnelle et que je me contente de poser les faits sur la table. Et on n'a vraiment pas envie de donner des pénalités à qui que ce soit. Et la dernière fois, par exemple, la course était incroyablement rapide. Ils n'avaient jamais roulé aussi vite. C'était certainement dû au fait que la base était basse et qu'en partant du bas, ils pouvaient simplement se reposer à nouveau en vol droit et étaient donc super rapides.

[00:17:21] Et les pénalités qui ont été infligées pour violation de l'espace aérien, normalement c'est toujours 48 heures.

[00:17:28] Ça n'était pas le cas la dernière fois. Il y a bien eu des violations, mais pas de 48 heures, parce qu'on a simplement dit qu'après 48 heures, la course était finie. Et en conséquence, on a réduit au sein du comité de course ces 48 heures informelles, qui ne sont écrites nulle part, et on a instauré deux nouveaux niveaux. Par exemple, pour Patrick von Kennel à Locarno, à cause du fait que la frontière est si étroite, la TMA de Locarno n'est plus qu'une bande d'environ 100 mètres de large, ce qui est assez long. Et là, il est entré par erreur pendant un court instant, s'en est rendu compte, a fait demi-tour et est repassé à l'extérieur. Et on a dit : d'accord, avant, on disait qu'un seul point de suivi à l'intérieur et c'était fini, terminé.

[00:18:14] Il y a les 48 heures. Et là, on s'est dit : d'accord, il y a eu des violations de l'espace aérien, ils ont foncé en ligne droite sans rien remarquer. Et la dernière fois, je crois qu'ils ont eu 12 heures et les autres 6 heures ou quelque chose comme ça. Et la dernière fois, 6 heures, c'était déjà assez dur.

[00:18:34] **Lucian Haas:** Faisons un tour de tes missions en tant que Race Director, pour qu'on puisse mieux comprendre. Tu n'as pas seulement des responsabilités pendant la course, mais autant de travail, d'après ce que je sais,

avant même qu'elle ne commence. Oui. Et qu'est-ce qui relève concrètement de ta compétence ? C'est-à-dire, qu'est-ce que tu dois faire en tant que Race Director ou bien où es-tu, disons, le décideur final ou le point décisif ?

[00:19:04] **Ferdinand Vogel:** Donc, au sein du comité de course, où le propriétaire de Zoom Productions est également présent,

[00:19:14] Là-bas, toutes les décisions sont prises en équipe. En fait, il n'y a aucune décision que je prends seul. Tout le monde pratique le parapente. Même le Safety Director, tout le monde a un peu d'expérience en parapente. Pour certains, ça remonte à un peu plus longtemps. Mais Ulrich Grill, par exemple, il a aussi fait des courses de proximité en deltaplane autrefois. C'était un vrai dur à cuire. Donc, le savoir-faire est présent chez tout le monde. Et pourtant, pour ma mission, je vois ça clairement maintenant : je suis le conseiller pour les aspects spécifiques au parapente. Et plus précisément, les aspects actuels du parapente.

[00:19:56] Et j'utilise et je sollicite mes contacts que j'ai actuellement dans le milieu. Et c'est là que ça commence, à savoir, lors de la sélection des athlètes, pour déterminer qui doit devenir athlète Red Bull X-Alps. Ce n'est pas facile du tout. Et on en fait toujours un processus énorme. Et le processus est devenu encore plus complexe d'une édition à l'autre. Je dirais que c'est aussi parce que les athlètes deviennent de plus en plus bons. Les athlètes s'améliorent constamment. Et le niveau est de plus en plus serré, pour ainsi dire. Et c'est pour ça que ça devient de plus en plus difficile de choisir qui est vraiment le meilleur.

[00:20:42] Et puis, il y a toujours le côté course et le côté vol. Et bien sûr, tous les aspects de sécurité. On fait attention en priorité aux aspects de sécurité. Là, on a des règles assez claires sur ce qu'on peut faire ou non. De combien d'expérience en vol la personne a-t-elle besoin ? Depuis combien de temps vole-t-elle ? Avec quelles ailes sort-elle régulièrement ? Parce que ça fait une différence si quelqu'un vient juste de passer à une aile C alors qu'il n'a fait que du B avant, ou si les gens veulent aussi des ailes CCC et qu'ils voleraient théoriquement quelque chose de plus tranquille pour les X-Alps. Ça fait vraiment une différence. Les compétences en acrobaties, à quel point peuvent-ils voler des manœuvres d'acrobaties ? Tout le monde prétend rapidement pouvoir faire du SAT-Heli.

[00:21:29] Et ce que je fais, c'est qu'aujourd'hui, presque tous ces athlètes ont un compte Instagram et je regarde simplement à quel point ils décollent et atterrissent bien. Parce qu'on voit aussi des différences extrêmes là-dessus. Je dirais que lors de la Coupe du monde, plus de la moitié ne savent pas décoller ni atterrir. Et même parmi les personnes qui postulent, il y en a énormément qui ne savent ni décoller ni atterrir. Et ce sont pourtant les moments les plus critiques pour les X-Alps. C'est vraiment ce que tu regardes...

[00:21:55] **Lucian Haas:** Alors, tu vas sur leurs comptes Instagram et tu regardes s'il y a des vidéos de décollage. Et ensuite tu regardes un truc et tu te dis : « Oh mon Dieu, comment il se jette dans son aile comme ça ? Ça a l'air assez incontrôlé. » Je sais...

[00:22:08] **Ferdinand Vogel:** pas. Oui, exactement. Et quand j'ai le sentiment que quelque chose ne colle pas à cent pour cent, j'essaie de rester attentif et je regarde aussi les stories des personnes pour simplement avoir une meilleure idée. Beaucoup publient des trucs sur les départs et les atterrissages, et on voit énormément de choses. Pour les manœuvres, on ne le voit souvent pas du tout parce que la perspective ne convient pas, la plupart du temps. Et souvent, les ratés ne sont postés que pour le style, et là, on n'apprend rien en fait, non ? Et ça arrive aussi, parfois. Donc ce n'est pas grave si ça apparaît. Mais oui, si quelqu'un est tombé quatre fois au cours des trois ou quatre dernières années, c'est aussi un signe, oh, peut-être qu'il n'a pas tout à fait le contrôle de sa gestion des risques. Et ces points, parce que le vol, c'est encore beaucoup

[00:22:57] plus sécuritaire que le côté athlétique, ils deviennent très, très importants. Et j'ai restructuré de manière significative le questionnaire de candidature cette fois-ci. La dernière fois, je me suis dit non, non, je vais plutôt le laisser comme il était. Et maintenant, nous l'avons bien retravaillé pour orienter spécifiquement les questions vers ces aspects de sécurité, pour obtenir des retours là-dessus. Et bien sûr, chaque athlète qui postule va embellir ses réponses. Mais malgré tout, on se fait une bonne idée.

[00:23:27] **Lucian Haas:** Par exemple, c'est quoi une question liée à la sécurité ? Enfin, qu'est-ce que je devrais répondre si je veux postuler ? C'est quoi l'une des questions marquantes où tu te dis : « À partir de ça, je peux voir si

Lucian est apte techniquement pour ce genre de chose ou pas » ?

[00:23:39] **Ferdinand Vogel:** Je ne dirais pas que c'est une question unique. C'est l'interaction de toutes les questions. Mais si quelqu'un écrit qu'il a déjà effectué deux décrochages pendant son cours SIV, ça déclenche déjà une alerte chez moi, parce que, oui, on connaît tous les vidéos quand ils se font complètement détruire par des rafales, du vent dans le lee ou quelque chose comme ça. Et moi, je veux simplement que les gens maîtrisent leur aile, ce qui signifie aussi maîtriser le décrochage.

[00:24:06] Alors, quelle expérience ont-ils en matière de stalls ? Et je détaille aussi parfois les manœuvres individuelles, je veux en savoir plus sur les manœuvres. Donc, si quelqu'un fait du heli-to-heli, ça ne veut pas dire la même chose que s'il a fait un bubblecopter. Mais je m'intéresse aussi au temps de vol. Combien d'heures ont-ils passé en l'air l'année dernière, par exemple ? C'est aussi un facteur important, je le fais toujours lors des séminaires de vol de distance : quand je sélectionne les gens, si je veux qu'on ait un groupe homogène, je leur demande combien d'heures ils ont passées sous leur aile l'année dernière ? Et combien peut-être au total, ou en moyenne ces dernières années par an ? Juste pour avoir une idée. Et là, on ne parle pas de décollages ou d'atterrissages, mais pour le vol de distance et la sélection pour les X-Alps, il s'agit vraiment de voir combien d'expérience pratique ils ont accumulée ces derniers mois.

[00:25:01] **Lucian Haas:** Alors, pour cette année, je crois qu'on en est à 34 ou 35 athlètes ? Oui, ça va probablement encore un peu changer, malheureusement. D'accord. Mais ce sont ceux que tu as sélectionnés. Si on peut mettre des chiffres dessus, combien en as-tu dû écarter alors que tu disais qu'avec leurs compétences, ils auraient pu avoir une chance ?

[00:25:29] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors il y a des pays où c'est super simple. Et puis, à un moment donné, il faut dire qu'on n'a que 35 places. En fait, ce sont 30 places plus cinq jokers, pour ainsi dire, qu'on attribue en plus. Au moins, c'est comme ça que ça se passe en interne. Et oui, dans certains pays, c'est super difficile parce qu'on ne peut pas prendre, par exemple, des Français, ou on ne peut pas emmener dix Français. Pourquoi pas ?

[00:25:55] **Lucian Haas:** Est-ce que vous avez des quotas par pays, du genre la France a cinq places, l'Autriche en a quatre, l'Allemagne en a quatre, et ainsi de suite ?

[00:26:03] Nous

[00:26:04] **Ferdinand Vogel:** on a l'idée que ce soit une compétition internationale. Et beaucoup de facteurs entrent en jeu. C'est intéressant, parce que la première fois que je suis devenu Race Director et que j'ai reçu la liste des candidats, je me suis donné la peine de chercher combien de followers ils avaient. Quelle était leur portée ? Est-ce que les followers étaient plutôt dans la scène de la Kleidschirms ? Sur combien de réseaux sociaux étaient-ils ? J'ai tout préparé comme ça, parce que je parlais du principe que c'était assez pertinent. Personne n'a jamais regardé ça. Je trouvais ça super intéressant. Donc quand on a la liste finale, bien sûr, Red Bull peut encore y jeter un œil et dire, genre, « Hé, on préférerait quand même avoir tel candidat », si c'est un athlète Red Bull de je ne sais quel pays.

[00:26:52] Et on a eu ça cette fois aussi, où j'ai simplement dit : « Bon, il n'est pas apte en termes de sécurité pour la course », et il n'y a pas eu de discussion, c'était réglé. Les critères de sécurité sont bien, bien plus élevés que n'importe quelle portée sur les réseaux sociaux. Pourtant, ça doit rester une course internationale. Pour la Coupe du monde, par exemple, il n'y avait que des Français. Et bien sûr, c'est toujours une course internationale, mais il faut savoir faire des distinctions quelque part. Et c'est difficile de dire : « Tiens, voilà notre limite ». On a quand même complété la liste et on a pris quelqu'un d'autre. L'équipe est donc plus énorme que jamais, en quelque sorte.

[00:27:36] Mais c'est difficile de dire non aux gens pour en prendre quelqu'un d'un autre pays qui, théoriquement, selon les données, est bien moins performant et qui va probablement obtenir un moins bon résultat.

[00:27:50] **Lucian Haas:** Mais il faut ensuite aussi, pour être fidèle à Red Bull, respecter une quote-part par pays et se lancer sur le marché, parce qu'ils disent que c'est aussi un marché, et qu'ils veulent aussi quelqu'un de là-bas, grosso modo. Donc, le marketing joue un rôle là-dedans.

[00:28:03] **Ferdinand Vogel:** Oui, enfin, quelque part, c'est clair, c'est un effort colossal. Je viens de dire combien il y a d'employés, non ? On peut calculer les coûts de personnel à eux seuls, parce que ce ne sont pas seulement deux semaines

de compétition, il y a aussi une semaine de préparation, puis un peu de rangement après, et ainsi de suite. Et aussi le live-tracking, ce que le live-tracking coûte en argent, on ne peut même pas l'imaginer. Genre, le fait que l'affichage sur carte, que les cartes soient là, soit déjà, par exemple, c'est dingue. Le nombre de clics qui se produisent, on ne peut pas l'imaginer non plus quand je l'ai entendu pour la première fois et que j'ai fait la comparaison. Je voulais juste comparer ce qui se passe lors d'une bonne journée de vol de distance sur la carte en direct au XContest ou chez Flymaster ou quelque chose comme ça. Ouais, pour moi, c'était genre, wow, ok, c'est juste une autre dimension.

[00:28:49] Il y a beaucoup, beaucoup plus de gens qui ne font pas partie de la scène et qui regardent ça. Est-ce que c'est un facteur 10, 100 ou 1000 ? Je n'ai pas les chiffres exacts sous la main là tout de suite. Je ne retiens jamais ce genre de choses, mais c'était largement plus que le facteur 10. Je pense que c'était plutôt le facteur 100 ou quelque chose du genre. En tout cas, c'était énorme. Même pour Flymaster et XContest, les chiffres sont impressionnants les bons jours en ce qui concerne le nombre de personnes qui regardent le live-tracking. Je le vois moi-même régulièrement. On voit sur le XT-Track combien de personnes te suivent en ce moment. Et quand le chiffre atteint parfois les trois chiffres, on se dit : "Quoi ? Qui a autant de temps pour regarder ?" Mais oui, le live-tracking, c'est ce qui fait vivre la Red Bull League elle-même. Et c'est pour ça que c'est si important.

[00:29:35] Et ça demande beaucoup de travail en programmation. Et pendant la course, au début, on écoute aussi les retours. Les programmeurs sont présents sur les forums où tout est discuté. Et si quelque chose ne fonctionne pas à cent pour cent, ils corrigent généralement ça dès le deuxième ou troisième jour, juste pour perfectionner l'expérience. Et pour l'édition de cette année, on est passés sur Navita. Navita est maintenant sponsor et propose tout le package avec l'Omni comme appareil de live-tracking. Et là, on a aussi les trucs Farnet dedans, donc Farnet Plus. Parce que la dernière fois, on avait tout via l'application. Et il y a eu des problèmes de changement de réseau à travers les frontières.

[00:30:23] Et on a constaté qu'on a soumis l'inscription avec l'événement. Et là, on a eu le truc. Et on a eu l'état de alors, ça a juste un peu foiré. Avant, il y a eu des changements spontanés et personne ne s'y attendait. Mais moi aussi, à l'époque, je suis passé en Allemagne, au-delà de la frontière, vers le premier et le deuxième point de contrôle. Et là, ce téléphone de tracking, que tous les athlètes avaient aussi, a dit : « Bienvenue en Allemagne, voulez-vous activer votre itinérance ? » Et je me suis dit : « Oh oh. C'est... »

[00:30:53] **Lucian Haas:** un sujet tout à fait intéressant. Oui, belle histoire. Mais je veux dire, le tracking en direct, ce n'est pas vraiment ton rôle, on pourrait parler de plein de choses, mais j'aimerais revenir un peu sur ton rôle de Race Director et regarder à nouveau la sélection des athlètes. Est-ce que c'est, je veux dire, le niveau a toujours augmenté au fil des années. Quand le niveau monte autant, comment cela se traduit-il chez les athlètes qui postulent ????? ? Est-ce qu'il y a peu d'athlètes qui se disent : je me sens capable de le faire ? Là où tu dis, tout simplement, la barre est si haute que beaucoup de gens n'osent même plus s'inscrire parce qu'ils pensent n'avoir aucune chance. Ou est-ce que la scène, surtout la scène Hike-and-Fly, est tellement dépeinte ?

[00:31:38] Ou est-ce que c'est devenu tellement plus professionnel avec les années que le nombre de candidatures que tu dois finalement vérifier a en fait plutôt augmenté avec le temps ?

[00:31:46] **Ferdinand Vogel:** est-ce que c'est le cas ? Enfin, historiquement, je ne sais pas parce que je n'ai pas de visibilité là-dessus et je n'ai pas vraiment posé la question. En principe, il y a moins de candidats qu'on ne pourrait le penser au premier abord. J'ai été agréablement surpris quand j'ai reçu la liste. Malgré tout, c'est beaucoup de travail de tout traiter. Ce qui signifie, par extension, qu'il y a clairement des pays où tout le monde sait qui est réticent. Et les gens ne se font pas d'illusions plus vite sur leurs chances d'être sélectionnés. Pourtant, on remarque que, enfin, la première fois, il y avait environ trois personnes par nation pour lesquelles je devais encore faire des allers-retours. Il faudra qu'on observe ça à nouveau. Il faut trouver un moyen de l'opérationnaliser, de le mettre en chiffres, pour pouvoir comparer les gens.

[00:32:31] Et maintenant, dans certains pays, c'était vraiment très difficile. On se retrouve avec cinq personnes encore en lice pour, disons, une place restante. Et oui, ça rend la sélection vraiment, vraiment compliquée. Ce n'est pas agréable de devoir faire ce choix. Et quand on connaît aussi les gens, et oui, je dirais aussi, pour me mettre un peu en difficulté cette fois, qu'avec le recul, on a fait une erreur. On s'en rend compte d'une certaine manière après l'annonce, on le remarque soudainement. Enfin, avant la course. Quelle était l'erreur ? Oui, est-ce qu'on a vraiment sélectionné les bons athlètes. Je

dirais qu'il y en a eu une ou deux cette fois où ça a mal tourné.

[00:33:20] Tu peux dire le nom ? Tu ne veux pas ? Non, je n'ai pas envie. Je n'aime pas non plus citer les nations. Mais c'est, au bout du compte, une fois qu'ils sont sélectionnés et même à partir du moment où ils se sont inscrits, ils commencent quand même à s'entraîner. Et il y a quelques athlètes que nous avons mis sur notre deuxième liste pour les éditions futures et que nous observons déjà ; il y a des gens parmi eux pour qui je me dis : "Wow, ils ont tellement progressé jusqu'à présent que s'il y avait eu la sélection maintenant, ils auraient eu de bien meilleures chances." C'est pour ça qu'il y a toujours des surprises et que, finalement, la course reste passionnante. Enfin, si tout le monde était exactement au même niveau, bien sûr, ce serait aussi passionnant. Mais au bout du compte, ils feraient probablement...

[00:34:05] Elles ne font probablement plus que voler en peloton et courir ensemble partout. Et on voit soudainement, aussi à cause de la météo, quelles routes, quels choix et quelles décisions il y a. Et ce n'est plus juste une course en chaîne, la course devient soudainement passionnante.

[00:34:20] **Lucian Haas:** Ce qui est frappant cette année, c'est qu'il n'y a qu'une seule femme??, Celine Lorenz. Et il y a deux ans, en 2023, il y en avait cinq. À l'époque, on disait : « Oh wow, enfin les Red Bull X-Alps, les femmes arrivent enfin. » Et c'est vrai, jusqu'à un certain point. Eli Egger est aussi arrivée jusqu'à l'arrivée en tant que première femme jamais dans une course, et ainsi de suite. Ça donnait l'impression que les femmes allaient maintenant avoir une part plus importante. Et maintenant, on n'a plus que...

[00:34:47] **Ferdinand Vogel:** une seule. Qu'est-ce qui se passe ? Oui, je ne le sais malheureusement pas précisément non plus. Je pense que les choses qu'il y avait la dernière fois, spécifiques aux femmes, c'était déjà cool à observer. Et c'était, je crois, aussi en fait motivant. Et au final, nous nous attendions à beaucoup, beaucoup plus de conscience. Avec plus de candidates. Mais il n'y en avait tout simplement pas. Et il y avait plus de candidates qu'il n'y a maintenant que Celine. Mais au final, elles doivent quand même apporter un certain niveau. Et un ou l'autre candidat sera irgendetwa prêt pour les X-Alps à un moment donné. Mais pour celles qu'on connaît vraiment dans le milieu, l'intérêt avait un peu disparu, je ne sais pas. Et notre idée maintenant, c'est simplement d'être un peu plus proactifs à ce sujet.

[00:35:35] Et les femmes qui sont concernées, on va aller vers elles et simplement leur poser des questions. Et en répondant à leurs questions, on pourra essayer d'influencer la décision de manière positive. Dans quelle mesure le piston joue-t-il un rôle dans la sélection ?

[00:35:57] Oui, comme je l'ai dit tout à l'heure, je dirais... Enfin, si la voix de Red Bull pèse lourd, probablement. Non, je ne dirais même pas ça. Enfin, si... Si un athlète Red Bull provenant de marchés clés plus importants, donc des marchés cœurs de Red Bull, se présentait, mais qu'il y avait des athlètes plus intéressants et qu'on pouvait le justifier, je pense que Red Bull dirait : d'accord, alors c'est comme ça. Tant que la course est passionnante et qu'on ne commence pas à tricher, ça passe. Comme je l'ai déjà dit, il y a eu des cas où j'ai dit : "Non, ça ne fait... Ça n'a aucun sens de prendre cette personne", et ça allait parfaitement bien. Il faut juste argumenter de manière objective, et c'est là que réside la grande difficulté : mettre en chiffres ou sur une échelle tous ces sentiments ou ces impressions tirés d'une vidéo, c'est tout simplement extrêmement difficile.

[00:36:58] Et bien sûr, des erreurs peuvent arriver. Je ne suis qu'un humain après tout, et avec autant de candidats, réussir à bien faire le classement est super difficile. C'est pour ça qu'on ne fait pas ça en une seule fois, mais à travers de nombreuses boucles de processus, et on remet régulièrement en question les décisions qui ont été prises.

[00:37:21] **Lucian Haas:** Alors, tu as dit que vous décidiez de beaucoup de choses en équipe, mais est-ce que tu dirais que, justement parce que tu es tellement impliqué dans la scène du parapente, parce que tu maîtrises si bien le parapente, que tu sais ce qui compte pour la sécurité et tout ça, que tu représentes, en ce qui concerne la sélection des athlètes, un peu comme le poids décisif en tant que Race Director ?

[00:37:39] **Ferdinand Vogel:** Oui, je pense que si je dis, « bon, cette personne est totalement unsafe », alors elle est out. Donc je peux influencer ça, c'est certain.

[00:37:49] **Lucian Haas:** Et il y a aussi des discussions où des gens viennent dire : « Hé, je ne participe pas, c'est juste que Ferdi ne m'aime pas. C'est pour ça qu'il m'a... »

[00:37:55] **Ferdinand Vogel:** ...exclue. J'essaie, quand ça arrive, et c'est arrivé la dernière fois aussi, de prendre directement contact avec les gens pour discuter calmement avec eux, leur donner des conseils de manière objective, leur expliquer pourquoi nous ne les avons pas choisis. Et on voit d'ailleurs comment...

[00:38:18] ils ajustent soudainement leur plan d'entraînement ou leur... par exemple, il y a eu un candidat qui était totalement déçu et qui a dit qu'il était un vrai aventurier et que c'était une course d'aventure, alors pourquoi ne pouvait-il pas participer ? Et j'ai répondu que l'un des aspects de sécurité est l'expérience en compétition. Et là, il ne s'agit pas du tout de compétitions de vol de distance ou quelque chose du genre, mais simplement d'expérience en compétition en général. Parce que quand on participe à une compétition pour la toute première fois, peu importe, ça peut aussi être une course de ski ou quelque chose comme ça, ça vous change. Au moment où l'on passe en mode compétition et que ce n'est pas habituel, ce mode compétition, on devient soudainement plus enclin au risque. Et ça aide si les gens ont simplement beaucoup d'expérience en compétition. Et j'essaie de voir ça de manière totalement rationnelle.

[00:39:05] Et je le dis aussi au comité. Je connais la personne, je suis ami avec elle. Et parfois, je délègue simplement la responsabilité et j'essaie vraiment de ne leur donner que les faits. Et comme je ne suis qu'un des trois, et parfois, quand c'est difficile, nous sommes même cinq à décider. Ce que je fais aussi, c'est que j'essaie de recueillir l'expertise des gens. Je suis toujours en contact direct avec Inigo, je crois qu'il s'appelle, des X-Pure. Et on échange simplement là-dessus. Quelles expériences a-t-il eues avec les athlètes ou, à l'inverse, quand il doit faire une sélection et qu'il me dit : « Hé, est-ce que cette personne s'est inscrite chez toi ? »

[00:39:51] Qu'est-ce qu'elle a indiqué pour toi ? Et comme ça, on obtient des infos supplémentaires qui peuvent être très, très précieuses. Et s'ils ont fait une connerie chez X-Pure, il m'est déjà arrivé de contacter directement l'athlète pour lui dire : « Hé, ça m'est revenu que tu as fait ceci ou cela, peux-tu m'expliquer ? ». Je pense que le fait d'examiner la sélection sous plusieurs angles, c'est ce qui rend la chose précieuse après coup. Mais malgré tout, ça reste un peu injuste quelque part, parce qu'il n'y a pas une liste unique sur laquelle on peut travailler en tant que candidat. C'est difficile.

[00:40:33] Là, je me mets en position vulnérable, mais c'est juste comme ça.

[00:40:37] **Lucian Haas:** C'est compréhensible et il faut aussi voir que c'est une course qui n'a pas... pas seulement l'aspect sportif, mais aussi beaucoup d'autres aspects, le marketing et tout ce qui va avec. On va cocher un peu les options maintenant. Mais il y a d'autres choses que tu dois faire en tant que Race Director avant la compétition. Une chose, je crois, c'est que tu définis ou détermènes aussi, via le règlement, ce qui est autorisé. Et cette année, il y a eu une règle que tu as introduite ou pour laquelle tu as probablement plaidé pour qu'elle soit mise en place, et qui a suscité pas mal de discussions. Il s'agissait des sellettes et de la longueur maximale de leur déport. Oui. Pourquoi

[00:41:21] **Ferdinand Vogel:** ou de quoi s'agissait-il ? Oui, je ne peux plus supporter ce sujet maintenant. Mais juste après les derniers X-Hypes, j'ai entendu que les premiers fabricants travaillaient déjà à fabriquer ces sellettes quasi gonflées, ces énormes sellettes qu'on connaît de la Coupe du Monde, aussi pour les X-Hypes, mais en ultra-léger. Et à ce moment-là, c'était définitivement le cas que presque tous les pilotes de Coupe du Monde avaient dit que ce n'était pas sûr, que c'était plus difficile à piloter, qu'on voyait moins, qu'on n'arrivait pas à atteindre les instruments et tous ces problèmes. Et j'ai ensuite tout listé et rassemblé, tous ces problèmes qui existent.

[00:42:09] Mais il y a aussi des points positifs, par exemple, il fait bien chaud à l'intérieur. Donc quand on transpire. Si on transpire, qu'on décolle en tenue légère et qu'on reste collé à la base en haut, il fait toujours bien chaud à l'intérieur et les athlètes n'ont pas besoin de grelotter. Mais tu as quand même une toux.

[00:42:24] **Lucian Haas:** apporté d'Espagne. Plutôt de l'avion. Bon, on arrête les plaisanteries. OK, il fait bien chaud, c'est l'avantage. Mais maintenant, revenons au sujet : pourquoi as-tu instauré cette règle ?

[00:42:34] **Ferdinand Vogel:** Oui, donc au final, parmi tous les inconvénients, c'est celui qui est le plus critique pour la sécurité qui est ressorti : si on se retrouve dans une situation délicate, qu'on doit faire un décrochage et qu'on vole légèrement en arrière, on ne voit plus rien. On ne voit plus rien parce que ? Parce que la queue est tellement longue qu'elle s'enroule autour de la tête, en quelque sorte, et là, on ne voit vraiment plus rien. Ah. Il faut donc faire le décrochage au feeling ? Enfin, c'est possible, je crois qu'avec n'importe quel sellette disponible actuellement, on peut faire un décrochage de manière à ce que la queue pointe verticalement vers le haut et qu'on voie encore la moitié de l'aile

ou quelque chose comme ça. C'est faisable. Mais si on va en cours SIV avec les gens, même avec les athlètes, et qu'on leur dit de faire quelques décrochages ou d'essayer ça au-dessus du sol, il y a eu énormément de vidéos et de retours.

[00:43:23] Oui, c'est vraiment énorme. Je ne l'ai jamais testé moi-même, je dois l'avouer. J'aurais peut-être dû le faire. Mais ça a fait surface partout : au World Cup, dans la commission de la FAI, dans la Civil, partout. Et au World Cup, il y a eu... Et après la sortie des sellettes, il y a eu une série d'accidents, même avec des blessures au dos, parce que c'est un stress supplémentaire lors de l'atterrissage. Au moment où tout ça a fait surface, l'idée de la solution magnétique n'existait pas encore. À l'époque, tout était encore avec des fermetures éclair. Et j'ai simplement dit : "Hé, il n'y a aucune base légale sur laquelle l'enveloppe extérieure est définie. Et chaque athlète peut bricoler sur l'enveloppe sans perdre sa certification."

[00:44:11] Et des trucs vraiment graves peuvent arriver. Si on est accroché au déport de secours, on peut se faire étrangler d'un coup. Personne ne teste ça. Ce n'est pas un critère d'homologation. Bien sûr, toute la zone du déport de secours et tout ça, c'est pertinent pour l'homologation. Mais à quoi ressemble l'arrière, sa taille ou son aspect autour du cou, ce n'est défini nulle part. On a besoin d'une règle et on en a besoin le plus vite possible, parce que les entreprises travaillent dessus. Et je suis alors entré en contact avec quelques entreprises.

[00:44:46] À l'époque, je n'étais pas encore le PDG de Nova. Et ce changement en plus a quand même causé un ou deux malentendus. Parce qu'on a dit que j'avais fait de l'espionnage et tout ça. Mais chez Nova, on n'a absolument aucune idée de construire quelque chose dans ce sens-là.

[00:45:07] **Lucian Haas:** Espionnage de cette forme, parce que tu savais déjà pour les projets qu'ils fabriquaient des sellettes avec des queues aussi longues, non ?

[00:45:14] **Ferdinand Vogel:** Oui, par exemple, Super s'est proposé de faire un appel vidéo avec moi pour me montrer leur prototype et m'a vraiment indiqué en détail les réflexions qu'ils avaient faites, ce qu'ils avaient amélioré pour corriger tout ce catalogue de points négatifs sur ces harnais. Et ça m'a impressionné, il y avait énormément de travail accompli, mais pas pour cette histoire de "Stolz". Je me suis alors dit, d'accord, personne... ils m'ont tous promis de m'envoyer des vidéos et tout le reste, mais personne ne m'a rien envoyé et personne n'a pu me garantir que ce qu'ils faisaient avec ces énormes queues était cool. Et puis, à un moment donné, j'ai dit : bon, là, il nous faut une règle. D'une part pour le gilet de sauvetage, parce que s'ils traversent de grands lacs, ils ont besoin d'un gilet gonflable.

[00:46:02] C'est assez petit par rapport à ce qu'on a aujourd'hui dans le cours SIV, mais s'ils montent dans le sellette, ils ne doivent quand même pas se faire étrangler. Ça veut dire qu'il nous faut une règle, et justement pour le problème de la fierté. On a donc collecté beaucoup d'idées, beaucoup discuté. J'ai essayé de savoir ce qu'ils avaient envisagé dans le groupe de travail civil. J'avais toujours l'espoir que le Civil Working Group soit plus rapide, que quelque chose soit intégré à la norme EN. J'ai essayé d'écouter le WG6 pour voir s'ils prévoyaient quelque chose pour la Coupe du Monde. Et tout le monde disait toujours : « Oui, ils prévoient quelque chose ». Mais quand ils m'ont enfin envoyé les documents qu'ils avaient jusqu'alors, il n'y avait jamais rien de vraiment pertinent pour résoudre le problème.

[00:46:50] Et aucun fabricant n'a pu me proposer d'innovation, une idée innovante sur la façon de... Parce qu'il y a des possibilités. À l'heure actuelle, il existe aussi des solutions éprouvées. Mais à ce moment-là, je veux dire, on parle d'il y a plus d'un an, il n'y avait encore rien. Et puis, à un moment donné, j'ai dit : bon, ça suffit.

[00:47:10] On limite maintenant la longueur de la queue à ce qui était le sellette le plus long des dernières éditions. C'est tout. Et puis je me suis mis à faire des recherches et j'ai trouvé deux sellettes qui, sur les photos, enfin sur des photos de profil, avaient les queues les plus longues. J'ai ensuite contacté les fabricants et je leur ai simplement dit : « Hé, s'il vous plaît, mesurez la longueur de votre queue comme ceci et comme ça. » Et sur cette base, on a défini une mesure en centimètres. Et ensuite, il ne s'agissait plus que de savoir comment la mesurer au mieux pour que le fabricant... Au début, je n'avais pas le fabricant en tête, mais l'athlète, pour qu'il n'ait rien sous le nez, non ? Mais à un moment donné, il a fallu aussi que le fabricant puisse le reproduire au centimètre près. Maintenant, les sellettes ont une suspente quelque part de la zone du cou jusqu'au point le plus arrière,

[00:47:57] pour que, quand on tire vers l'arrière, on ne tire pas sur la toile, mais que la suspente arrête le tout. Et là, c'est clairement défini. Enfin, c'est n'importe quoi. Intégrer une suspente juste pour les X-Hypes. Et je ne dis pas que cette

règle... va rester, dès que la Civil ou l'EN ou autre définira une norme. Et pour la Civil, il y a des idées à ce sujet, mais ils ont vraiment du mal. Ils ont vraiment eu du mal à définir ces sujets précis. Beaucoup des groupes de travail ont dit à un moment donné, quand nous avons publié nos règles, que ça semblait un peu logique, même si on étouffe ou on limite les innovations, ce que je ne trouve pas cool non plus pour les X-Hypes, mais c'est si difficile. Et pour la Civil, l'idée maintenant est que des pilotes de test d'homologation des organismes de contrôle fassent voler les sellettes et fassent un full-stall.

[00:48:49] Mais maintenant, je sais que si l'on sait comment déclencher le décrochage selon le sellette, alors on y arrive avec n'importe quel sellette. De ce fait, c'est en fait encore... On a défini une règle qui ne sert à rien. Mais je n'avais pas ces possibilités. Je peux difficilement trouver des pilotes d'essai qui rentrent aussi dans les différents sellettes des X-Hypes. Ce sont généralement des pièces spéciales. Et la plupart des gens sont plus petits que moi. Et c'est tout simplement irréaliste. Et c'est pour cela la décision est simple : aucun sellette ne peut voler s'il est plus long que ce qui a déjà volé lors des dernières éditions. C'est un peu toute l'histoire derrière. C'est triste, la Civil n'a rien publié jusqu'à aujourd'hui. Le World Cup n'a rien publié. Il n'y a aucun standard. Chacun peut faire ce qu'il veut avec l'enveloppe extérieure.

[00:49:38] Et puis, il y a toujours eu... l'argument facile, c'était toujours : « Oui, c'est bon. Ce n'est pas si critique pour la sécurité. Les protections fines sont bien plus importantes. Fais quelque chose pour ça. » Et j'ai répondu qu'il existe des normes pour ça. Et X-Hypes ne se voit pas comme un créateur de normes. On ne veut pas concevoir de nouvelles normes ou des normes supplémentaires plus élevées que celles qui existent déjà. On prend simplement ce qui existe. Et là où il n'y a rien, on doit trouver une règle. OK. Assez parlé de la protection dorsale.

[00:50:15] **Lucian Haas:** Y a-t-il d'autres changements de règles, des règles supplémentaires pour cette édition X-Alps, qu'il faudrait avoir en aile ?

[00:50:26] **Ferdinand Vogel:** On a l'élimination. Tous les 48 heures, le dernier est éliminé. C'est un peu changé. Avant, je crois que c'était à 6 heures. Maintenant, c'est à 8 heures. D'une part, l'expérience a montré qu'à 6 heures, il n'y a que les lève-tôt. Généralement, ils sont sur le chemin du travail. Ils ne s'en rendent donc pas vraiment compte. Et souvent, c'était déjà décidé, la personne a encore un Nightpass ou pas. Et ça se décidait d'une certaine manière pendant la nuit. Là où personne ne voit rien. Et maintenant, l'idée était de rendre ça plus agréable. C'est aussi plus agréable pour tous les runners et tout le monde qui est autour. Et maintenant, ils ont juste un peu de temps après le repos nocturne pour montrer qu'ils peuvent encore dépasser les autres.

[00:51:13] Je pense que ça rend les choses un peu plus excitantes. Oui, je pense que c'est un changement important qu'il faut connaître. Ensuite, nous avons essayé de rendre l'arrivée à l'objectif un peu plus sûre. On a tenté de définir une règle sans interrompre la course. On pourrait dire simplement que celui qui arrive en haut a gagné. Le dernier point de passage en haut de la montagne. Et ensuite, on a le droit de redescendre en volant. Mais l'idée, c'est non, la course s'arrête en bas. Et là, on doit rendre ça plus sûr d'une manière ou d'une autre. On a alors dit, d'accord, il y aura une sorte de section "fin de vitesse". C'est généralement un cylindre autour d'un point de passage. Celui qui y entre en premier arrête son chrono.

[00:51:58] Mais le chrono ne s'arrête pas, on reçoit plutôt une sorte de crédit, en quelque sorte. Oui, ou une pause de dix minutes pendant laquelle on peut atterrir en sécurité en haut, mettre son gilet de sauvetage, signer et se préparer à repartir. Et pendant ce temps, on ne peut pas réfléchir. On ne peut pas être dépassé. C'est comme ça que cette règle est simplifiée.

[00:52:19] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu atterris bien en haut sur la Schmittenhöhe et que le chrono s'arrête. Tu dis que tu as dix minutes, et ensuite ça repart, et au final, le chrono s'arrête.

[00:52:26] **Ferdinand Vogel:** temps en bas. Oui, exactement. Ça peut par exemple arriver qu'un coureur décide de descendre et qu'un autre l'attende en haut, et qu'il puisse quand même le dépasser. Donc, s'ils arrivent tous plus ou moins en même temps, les trackers en direct détectent qui a franchi cette ligne, et ils peuvent ensuite partir avec un écart maximal ou minimal d'une minute entre eux. Le deuxième doit donc aussi attendre une minute en haut, sinon ça ne reviendrait qu'à savoir qui décolle à fond au-dessus du lac et qui fait la spirale la plus rapide. Ils ont donc une minute de marge et ils en ont discuté avec plusieurs athlètes. Certains ne trouvent pas ça cool, d'autres disent : « OK, non, ça passe

». Ça rend la chose suffisamment sûre en tout cas, et on verra bien maintenant.

[00:53:13] C'est... C'est une idée pour rendre l'X-Alp plus sûr tout en conservant son caractère de course. Passons à l'itinéraire. Oui. En

[00:53:22] **Lucian Haas:** Cette année, on est sur 1 283 kilomètres, jamais aussi long. Je pense que c'est environ 50 kilomètres de plus que la dernière fois, en 2023. Il y a quatre traversées des Alpes, un X bien marqué au milieu, et deux fois St. Moritz en Suisse est le point de retour où tout se rejoint.

[00:53:44] Quelle part... as-tu dedans ?

[00:53:48] Donc, que ça se soit passé comme ça actuellement. Est-ce que tu as une part de responsabilité là-dedans ? Ou est-ce que tu reçois l'itinéraire, en quelque sorte, du Race Committee et de tous les organisateurs qui y travaillent pendant deux ans ou quelque chose comme ça ? Est-ce qu'on te le pose simplement sur le bureau et que tu dis,

[00:54:02] **Ferdinand Vogel:** c'est tout ? Je dirais que certaines choses sont préétablies, tout simplement parce que les destinations des points de passage sont des partenaires contractuels, voire parfois des sponsors. Et là où on trouve des sponsors... Et ensuite, on discute : est-ce qu'ils sont trop proches les uns des autres ? Est-ce qu'on peut organiser la route de manière à ce qu'ils ne soient pas à une distance si courte, comme on l'a actuellement entre Locarno et Zona par exemple ?

[00:54:30] Mais on essaie et on en discute, mais il faut aussi trouver un moyen de décrocher quelques sponsors pour que les X-Alps puissent continuer à exister. Avec toutes les contraintes qu'il y a, un tel événement n'est plus tenable sans sponsors. Ensuite, il s'agit de les disposer de manière à ce qu'il y ait quand même un itinéraire passionnant, pour que ce soit quelque chose de nouveau. Et je pense que cette fois, il y aura certainement des coins où les athlètes ne sont jamais passés lors des X-Alps, ou bien où ils passeront par l'autre côté. Et ensuite, on essaie de voir s'il faut ajouter un point de passage supplémentaire quelque part, comme par exemple au Mont Blanc, où ils devront emprunter une via ferrata.

[00:55:16] Alors, le Mont Blanc... Cette fois-ci, ils ne doivent pas faire le tour par le nord, mais ils doivent monter sur une via ferrata du côté sud du Mont Blanc, assez haut, et ils ne peuvent démarrer qu'une fois en haut. Ce sont des détails comme ça. Et après, c'est beaucoup, beaucoup de travail pour définir les destinations des points de passage : où place-t-on le panneau ? Est-ce qu'on a besoin d'une zone autour où ils ne peuvent pas atterrir ? Si on place le panneau en plein milieu du village et que... alors les athlètes ont soudainement l'idée : "Oh, le parking a l'air assez grand, je vais m'y garer pour ne pas avoir à entrer". Pour éviter ça, on a dû délimiter des zones d'atterrissage interdites autour ou définir des zones d'atterrissage par endroits.

[00:56:04] Ça demande beaucoup de travail de briefing auprès des athlètes. On intègre ça dans le fichier, et il faut ensuite créer de nouveaux espaces aériens avec les coordonnées GPS qui n'existaient pas du tout auparavant. Il n'y a pas d'outil pour ça, il faut parfois le faire manuellement en saisissant les coordonnées dans le fichier, et ainsi de suite. Au final, il reste quand même énormément de travail organisationnel.

[00:56:24] **Lucian Haas:** Tu as dit que pour la question de la sécurité, toute ton expérience en parapente intervient en tant que conseiller. Dans quelle mesure ton expérience en parapente intervient-elle aussi comme conseiller pour la route ? Ou est-ce qu'au final, on se dit : d'accord, les points de virage sont fixés et la façon dont on va marcher et surtout voler là-bas, c'est avant tout l'affaire des athlètes. Donc on n'a pas besoin d'aller trop loin. Anticiper ce qui va être fait là-bas.

[00:56:49] **Ferdinand Vogel:** Non, enfin, c'est déjà le fait que, là où on savait, d'accord, on a encore L'Estée Alpes dedans. C'est le point de virage le plus au sud, en bas en France. Oui, exactement. On l'a inclus, la route devient longue parce que le départ et l'arrivée étaient déjà définis. Et là, la question était : comment peut-on placer les points de virage pour que les trajets entre eux deviennent des sortes de couloirs de course, pour que les athlètes s'en sortent facilement ? Comment peut-on placer les points de virage... à des endroits pour qu'ils n'aient pas à monter trop haut pour repartir tout de suite. Ce genre de sujets est déjà pertinent là-dedans. Et mon expérience en parapente, c'est plutôt des trucs comme : est-ce qu'on peut atterrir sur la prairie ou est-ce que ce n'est pas sûr ?

[00:57:34] Et là, cette fois, il y a deux destinations où je ne suis jamais allé. L'une est St. Moritz et l'autre, c'est celle en France. Et là, j'ai aussi dû apprendre sur le tas. J'ai bien fait obtenir des informations auprès de pilotes sur place... Mais

quand on a décidé que ces destinations seraient choisies, on n'était pas encore tout à fait conscients, par exemple, que le treuil devient si fort pendant la journée. Ou que là où on pensait placer un atterrissage, ça peut devenir très turbulent. Parce que deux brises de vallée passent simplement par-dessus une montagne et font un énorme remous, et, et, et. Quel est le problème à St. Moritz, alors ? Non, à St. Moritz, on a plutôt le problème du vent, où il peut très vite y avoir... disons 40 km/h de vent dans la vallée en plein milieu de la journée... et là, l'atterrissage doit soudainement devenir grand, et avoir un lac dans le dos, ce n'est pas génial par exemple, et le vent peut aussi venir d'une autre direction avec une force similaire, et là, ça devient soudainement assez complexe.

[00:58:34] Ensuite, à St. Moritz, on a aussi l'aéroport qui a un espace aérien juste au-dessus. On a dû négocier avec eux, pour des raisons de sécurité, pour que les athlètes puissent atterrir et approcher là et là. Et ce genre de sujets... Et l'expérience, ça aide à mettre en place des collaborations constructives. Je trouve que la communication avec l'aéroport a été très agréable, c'était déjà préparé, mais quand ils ont réalisé que je n'étais pas forcément un expert, ils ont dit : "Ok, ça passe", et là on a pu soudainement négocier d'autres choses. Il y a beaucoup d'athlètes qui ne s'y connaissent pas en espaces aériens, mais je garde ça en tête et je peux m'en occuper... pendant la semaine de préparation, ça va se voir. J'ai bien approfondi ces points pour que les athlètes comprennent ce qu'il en est, mais ça ne fonctionne pas toujours.

[00:59:25] **Lucian Haas:** Est-ce que tu fais aussi du repérage sur place ? Genre, tu vas à St. Moritz ou aux Deux Alpes et tu te dis : je vais juste faire un vol, je vais faire une approche d'atterrissage pour me faire une idée de ce qui sera vraiment réaliste au final ?

[00:59:41] **Ferdinand Vogel:** Ce serait certainement judicieux, mais je ne l'ai pas fait, pour les deux éditions. Je connais la plupart des choses via WorldCast. Et en volant moi-même des parcours et en voyageant. Mais j'essaie simplement de récupérer des informations via les images Google Earth, Google Street View, les photos que je reçois de la destination, les discussions avec les pilotes locaux, les pilotes de biplanes, et ainsi de suite. Pour St. Moritz, c'était simplement difficile parce que c'est normalement l'espace aérien à cet endroit précis. Ça veut dire qu'il y a peu d'expérience spécifique au parapente là-bas. Mais je pense qu'on a maintenant une solution cool. Les athlètes doivent d'abord descendre au lac, ils peuvent y atterrir sur une grande surface.

[01:00:27] S'ils ont trop de vent, ils ont des zones d'atterrissage de secours, ils doivent prendre un selfie là-bas et seulement ensuite monter au village. S'ils étaient allés directement au village, ils auraient dû atterrir quelque part sur la pente en haut ou quelque chose comme ça, puis redescendre à pied. On a bien contourné ce problème.

[01:00:43] Et en France, on verra bien comment on va organiser ça maintenant. Ce n'est toujours pas tout à fait finalisé. Si on avait pris une décision définitive, ce serait déjà fait. Ils ont installé de nouveaux télésièges là-bas.

[01:00:58] Soudain, il y a un câble en travers de l'atterrissage. Oui, enfin, le câble est semi-pertinent, mais ils ont maintenant juste installé une clôture là-bas et ça a encore divisé la zone d'atterrissage par deux. Et maintenant, on cherche une autre solution. On verra bien, peut-être que la route sera encore un peu plus longue.

[01:01:18] Où vois-tu les plus grandes difficultés de la route ? Oui. Oh là là, c'est tellement dépendant de la météo. La plupart des athlètes ont peur de ne pas atteindre l'arrivée parce qu'elle est si longue. Est-ce que tu as aussi cette peur ?

[01:01:32] C'est l'une de mes tâches de dire quel est le temps le plus rapide réaliste que les meilleurs athlètes vont pouvoir faire. Qu'est-ce qui se passe si la météo est plutôt moyenne, le scénario réaliste ? Et qu'est-ce qui se passe s'il pleut presque tout le temps et qu'ils ne peuvent glisser que de temps en temps ? À quel jour seront-ils à quel endroit ? Et pour ça, il y a... il y a une liste élaborée avec beaucoup de soin. J'ai parfois utilisé une carte d'application de randonnée, comme le font les athlètes, pour extraire les kilomètres et le dénivelé, et j'ai parcouru toute la route moi-même.

[01:02:05] Genre virtuellement et aussi par avion, ce qui est possible. Et oui, si la météo est vraiment cruelle et qu'ils ne peuvent faire des déviations que rarement, bien sûr, ça devient assez irréaliste. Je pense qu'ils auraient besoin de, combien ils ont annoncé, 24 jours ou quelque chose comme ça ? Oui, 12. Ils ont ça. Donc, vraiment irréaliste, mais si on prend les moyennes des dernières années et qu'on voit dans quelle direction ça évolue, alors ils seront à l'arrivée après sept jours. Et là, c'est déjà presque trop tôt.

[01:02:41] Ils devraient rester un peu plus longtemps là-haut dans les Alpes

[01:02:44] **Lucian Haas:** leur aventure. La dernière fois, je crois qu'il y avait 23 athlètes qui ont réussi à atteindre la ligne d'arrivée dans le temps imparti.

[01:02:55] Maintenant, c'est devenu plus long, et ainsi de suite. Et la dernière fois, la météo était aussi très changeante, même si ce n'était pas facile pour voler. Mais ils ont quand même tous énormément volé. Quelle est ta prévision sur le nombre d'athlètes qui pourront raisonnablement atteindre la ligne d'arrivée cette année ?

[01:03:12] **Ferdinand Vogel:** Oui, ça dépend aussi de la météo. Ça peut se passer comme la dernière fois. Mais comme l'itinéraire est devenu un peu plus complexe, je suppose qu'il y en aura moins. C'est le changement majeur, la raison pour laquelle il y en avait autant la dernière fois. Et ce qu'on a appris, c'est que la course n'est plus terminée une fois que le premier a franchi la ligne pour continuer encore quelques heures. Maintenant, il y a juste une date limite stricte. La course s'arrête à ce moment-là. Point. Et du coup, ils ont eu beaucoup plus de temps. Parce qu'avec les anciennes règles, certains ne seraient jamais arrivés au but.

[01:03:44] On verra. Il va falloir se laisser surprendre. Je pense qu'on pourra finir par l'estimer à un moment donné.

[01:03:50] Et nous sommes très optimistes qu'il y aura quelqu'un qui franchira la ligne d'arrivée et qui y parviendra.

[01:03:58] Et l'objectif n'est pas que 20 personnes arrivent au but. Absolument pas. Ce n'est pas l'objectif pour lequel nous avons travaillé. Il devrait y en avoir moins.

[01:04:08] **Lucian Haas:** Mais le parcours n'est pas devenu plus long parce que vous dites : « OK, il y en a trop à l'arrivée. On doit en éliminer plus ». Ou si ?

[01:04:16] **Ferdinand Vogel:** Déjà aussi. Oui. Enfin, c'est juste la tendance. Ce n'est plus devenu flagrant maintenant. Mais oui, le niveau monte. Donc le parcours de course peut aussi être exigeant.

[01:04:30] **Lucian Haas:** Les gens regardent toujours ce que font les athlètes pendant la course. Ils peuvent commencer à courir à 5 heures du matin et continuer jusqu'à 22 heures. Mais c'est ce que font les athlètes. À quoi ressemble une journée pour un Race Director ? Les athlètes se lèvent à 5 heures. Est-ce que tu dois déjà être sur le tapis ou dans la voiture, à passer des appels à ce moment-là ?

[01:04:50] **Ferdinand Vogel:** Oui, pour être honnête, c'était l'une des raisons pour lesquelles j'ai repoussé l'élimination des 48 heures un peu plus tard. Parce que c'était tous les deux jours. L'obligation de se lever tôt. Surtout, il ne fallait pas seulement se lever, mais je devais trouver, je crois, jusqu'à 5 heures du matin, un endroit pour tourner une vidéo où on pouvait me filmer, où c'était assez calme. Donc pas à côté de la piste de train, où l'arrière-plan est joli et où je peux ensuite téléphoner à l'athlète pour lui dire qu'il est malheureusement éliminé. Et j'ai détesté ça. Parce que je me suis souvent couché seulement à 2 ou 3 heures du matin, car la plupart des demandes arrivent simplement après que les athlètes entrent dans leur phase de repos, quand ils vont dormir ou juste avant qu'ils ne soient autorisés à reprendre après le repos nocturne.

[01:05:45] C'est là que viennent la plupart des questions sur le règlement. Est-ce que le tunnel compte ? Ont-ils le droit de passer par là ? Parce que c'est juste une sorte de structure, pour la protection contre les avalanches ou quelque chose comme ça. Et ce genre de questions arrive. Et par conséquent, mes nuits sont assez courtes. Et la dernière fois, comme il y avait énormément de zones skiables, beaucoup de sujets pertinents au niveau temporel sont aussi arrivés en journée. Je pense que si la météo est un peu plus instable et que les gens doivent marcher pendant plus longtemps, tout sera un peu plus détendu. Mais pour moi, c'était aussi le cas, j'étais juste assis dans la voiture, donc heureusement je n'avais pas à conduire. Ma copine conduisait et m'a emmené partout. J'ai coaché la zone, mais on est restés assis dans la voiture de matin à soir juste pour réussir à suivre les athlètes, parce qu'ils étaient beaucoup plus rapides que ce qu'on pouvait faire en voiture.

[01:06:37] Alors, on a réussi, mais de justesse. Et du coup, j'ai été sur la route du matin au soir, super occupé sur le portable, à passer des appels, à regarder le live-tracking moi-même, j'ai reçu des infos de la part d'amis qui avaient vu des trucs bizarres sur le live-tracking, parce que je ne regarde pas tout précisément sur le live-tracking. Et la dernière fois, c'était aussi vraiment avec le live-tracking, parce que je suis devenu le cobaye, comme j'avais aussi un appareil de live-tracking pour tester le logiciel qui était développé en même temps et essayer des trucs. Je crois que j'ai vérifié, j'ai

dû avoir sept ou huit heures par jour de pur temps au téléphone, où je ne faisais que ça. Oh wow, j'avais les oreilles rouges.

[01:07:23] Oui, et ensuite, il faut vérifier que les téléphones sont rechargés. Et il y a tous les problèmes que les athlètes ont eux aussi, plus des histoires comme le fait que les athlètes étaient assez loin en début de course, qu'ils ont franchi une crête et qu'il y avait des chevaux dans un enclos juste derrière la crête et qu'ils ont paniqué. Et puis, ces sujets surgissent soudainement, il faut alors essayer de régler ça avec l'agriculteur et la partie logistique, on peut déléguer ça aux assistants qu'il y a pour ça, mais au début, on est quand même l'interlocuteur principal. Tout ce dont les athlètes et les supporters ont besoin arrive d'abord chez moi. Tu as juste ce...

[01:08:07] **Lucian Haas:** Donne un exemple : quelqu'un court, arrive devant un tunnel potentiel par lequel il n'a pas le droit de passer, ou peut-être que c'est juste une galerie de protection contre les avalanches ou quelque chose comme ça. Je veux dire, tu ne connais pas toutes les routes où quelqu'un peut courir le long. Comment décides-tu alors pour ce genre de choses ? Tu regardes sur Google Earth pour voir s'il y a des images et dire : vrai tunnel, pas un vrai tunnel ? Ou comment est-ce que tu fais ?

[01:08:28] **Ferdinand Vogel:** Oui, heureusement, il y a Google Street View presque partout. Ça veut dire qu'on peut se promener le long des routes en vue à 360 degrés et se faire une bonne idée. Ensuite, j'utilise les cartes de randonnée sur le téléphone et je réfléchis aux alternatives possibles pour l'athlète à ce moment-là. Et après, il faut juste regarder. Je me rappelle encore, c'était en Suisse, juste après Fiersch. Il y avait plusieurs athlètes qui voulaient passer par le même tunnel. Et c'était la seule option raisonnable pour eux à ce moment-là. On a alors discuté pour savoir si on devait l'autoriser pour tout le monde, parce que les premiers avaient demandé. Et je trouve que la course doit être sûre.

[01:09:16] Mais il faut aussi que ce soit juste. Et ça doit rester sportif. L'équité est importante pour moi. Donc, les mêmes règles pour tout le monde.

[01:09:25] Et on a dit : « Bon, il y a une alternative. Vous devez prendre l'alternative. » Et c'est définitivement un tunnel qui mène vraiment dans une autre vallée. Enfin, seulement à moitié, mais quand même. Et oui, alors ils ont tous dû faire le tour. C'est comme ça. Et c'est vraiment critique pour le temps. Parce qu'il y a vraiment des athlètes qui, dans ce cas précis, ont prévenu une demi-heure avant. Ils ont dit : « Hé, est-ce qu'on a le droit ou pas ? » Mais parfois, ils sont vraiment devant le tunnel et disent : « Euh, Ferdi, il y a un tunnel là. Est-ce que j'ai le droit de passer ou pas ? »

[01:10:02] **Lucian Haas:** Et là, tu dois super vite zoomer sur ton téléphone, ouvrir Google Street View et tout ça. Et puis tu dis : « Reste là, je regarde tout de suite. Attends encore un peu. Attends encore un peu. Ah, non, non, pas non plus. »

[01:10:14] **Ferdinand Vogel:** Va à l'extérieur. Oui, exactement. Et si c'est une décision difficile, je dois aussi la coordonner avec le comité de course, parce que je ne prends pas la décision tout seul. Oui, alors je dois tout documenter rapidement, résumer. On a plusieurs groupes WhatsApp à disposition et ensuite, oui, il y a une décision. Et ils sont prêts 24h/24 pendant la course. Ils regardent aussi le tracking en direct, ils examinent ça et on essaie d'une manière ou d'une autre de mener ça à bien ensemble. Tu roules

[01:10:45] **Lucian Haas:** tu suis l'athlète, tu as dit, ou tu essaies de le suivre. À un moment donné, le peloton s'étire énormément.

[01:10:54] Sur quoi te bases-tu pour décider ? Est-ce que je pars devant avec Pino, Kriegel et les autres ? Ou est-ce que je reste plutôt dans le milieu ? En gros, qu'est-ce qui est décisif pour toi pour choisir ton positionnement ?

[01:11:08] **Ferdinand Vogel:** Je essaie de couvrir tous les cas, en principe. Ce n'est évidemment pas possible, comme tu viens de le dire, parce qu'à un moment donné, le peloton est trop étiré. Mais j'essaie d'être là où il peut y avoir le plus de problèmes. Là où je peux aussi le mieux évaluer la situation depuis le sol. Par exemple, la dernière fois qu'ils ont traversé les Dolomites dans la tempête de Föhn, j'étais en bas avec eux. Pour avoir une idée du truc. Et pour pouvoir réagir en cas de besoin, aussi.

[01:11:38] Auriez-vous pu leur ordonner un atterrissage forcé, théoriquement ? Enfin oui, on pourrait. Le règlement est fondamentalement conçu de manière à ce que l'athlète doive toujours décider par lui-même.

[01:11:49] Et c'est aussi très important, parce que je ne peux pas être partout tout le temps. Et c'est la différence avec la Coupe du monde. En Coupe du monde, que les athlètes ou les pilotes abandonnent la tâche pour atterrir, ce n'est pas le pilote qui décide, très rarement, du moins pour le peloton de tête, c'est le directeur de course qui décide. Et si le directeur de course ne décide rien, ils continuent de voler jusqu'à ce que ça devienne un peu trop pour les gens à un moment donné. Mais c'est très, très tard. Et pour les X-Hypes, c'est l'athlète lui-même qui doit le faire. Et c'est la grande différence. Et les gens qui viennent principalement de la Coupe du monde, par exemple Maxim Pinot, il m'a envoyé plusieurs messages, c'est beaucoup trop extrême, il n'en a plus envie, ça ne va pas, on doit arrêter,

[01:12:38] c'est presque dans ce sens-là. Genre, c'était niveau 2 par radio, ou plutôt niveau 3, non ? Exactement, je dirais que c'était niveau 4.

[01:12:46] Pour le vol des Dolomites, c'était certainement aussi... je n'ai pas vu son atterrissage final, mais je pense que c'était bien au-delà de ce qu'il avait imaginé vivre lors des X-Hypes. Et après, il m'a juste écrit qu'il se donnait volontairement un carton jaune pour vol non sécurisé. Oui, ce genre de discussions ont lieu. Et j'essaie en principe d'être au premier rang, parce que c'est plus pertinent pour les décisions qui impactent le classement par la suite. Mais nous avons énormément de "runners", appelons-les comme ça. Ce sont des lignes d'assistance qui sont aussi sur le parcours pendant la course. Nous avons une équipe médicale, c'est un médecin de course et plusieurs secouristes qui interviennent aussi individuellement.

[01:13:32] Ils sont en déplacement pendant la course, ils observent les gens, surtout ceux qui sont plus en arrière, ils regardent consciemment le classement en direct pour voir qui a beaucoup couru, qui ralentit soudainement. Et ensuite, ils vont simplement voir la personne pour vérifier, par exemple, quelle est la situation des ampoules aux pieds. Ou bien, il y a beaucoup de choses médicales qui doivent être examinées principalement dans le peloton arrière. Et à l'avant, on s'en rend généralement compte quand l'équipe de support signale quelque chose. En fait, nous avons aussi délégué une certaine responsabilité aux supporters. Ils doivent maintenant toujours confirmer que leur athlète est apte à voler avant que l'athlète ne prenne l'air chaque jour. Pour intégrer plus de fonctionnalités de sécurité qui sont facilement réalisables avec la technologie actuelle.

[01:14:21] Pour simplement rendre la course plus sûre aux endroits où on a la main dessus.

[01:14:26] **Lucian Haas:** Maintenant, pour aller un peu loin : vous n'avez pas encore utilisé d'IA ou autre chose en arrière-plan qui connaîtrait, par exemple, les tactiques de vol typiques et les vitesses de course des athlètes pour dire, genre, « Hé, on voit que quelque chose ne va pas avec tel ou tel athlète », donc l'alarme automatisée est quasi endormie.

[01:14:45] **Ferdinand Vogel:** Oui, donc ces alertes automatisées, elles existent, mais elles ne sont pas basées sur l'IA, elles sont simplement définies par des paramètres. Par exemple, ça attirerait l'attention si quelqu'un s'assoit dans la voiture ou à l'arrière dans le coffre et se déplace un peu trop vite à la même vitesse pendant un bon moment, ce genre de chose s'afficherait immédiatement. Ou si un athlète couvre brièvement le GPS, puis roule quelque part devant dans la voiture et s'arrête à nouveau, disons. Ce genre de choses s'affiche, on les regarde et, en cas de doute, on demande alors le tracé alternatif. Est-ce que c'est déjà arrivé ? Oui, régulièrement. Donc aussi simplement quand le GPS a planté ou quand le tracker en direct a lâché, peu importe la raison, alors oui.

[01:15:33] Oui, alors la dernière fois, à cause de tous les problèmes avec le live-tracking, je crois qu'il n'y a pas eu un seul athlète qui n'a pas dû envoyer un log de trace alternatif à un moment donné.

[01:15:43] **Lucian Haas:** Mais je veux dire, est-ce que c'est déjà arrivé que tu puisses vraiment prouver, genre, « hé, tu étais assis dans la voiture » ? Non. Alors, est-ce que quelqu'un triche là-dedans ?

[01:15:51] **Ferdinand Vogel:** Non, je ne le pense pas, parce que les athlètes, on le remarque aussi quand on est en pleine course, on est constamment observé. Il y a tellement de spectateurs qui savent qu'il va passer juste là. Je me mets au bord de la route et si on faisait une connerie quelque part, on se ferait tout de suite griller. Donc il y a la communauté autour, c'est quasiment Big Brother en plus, ils regardent tout le temps. Et on le sent aussi en tant qu'athlète, qu'on n'est en fait jamais sans être observé. Et puis il y a aussi, même si tu es quelque part en haute montagne, on ne prévient souvent pas l'athlète que l'équipe de tournage arrive au coin de la rue et puis soudain, l'équipe de tournage se retrouve devant toi. Parce qu'ils savent où est le prochain décollage, où ils doivent se positionner et où ils vont les capturer, donc on n'est

jamais seul pendant toute la course.

[01:16:43] Il y a bien une part d'aventure, et bien sûr, il y a ces moments où on a l'impression de se dire : « Waouh, là je suis seul dans les Alpes », ce qui est très impressionnant, surtout quand il fait sombre le soir ou le matin. Mais au bout du compte, on les a toujours un peu sous contrôle quelque part. Donc on n'est jamais

[01:16:59] **Lucian Haas:** devant un coureur, qui arrive forcément par quelque part le long du parcours. Qu'en est-il de

[01:17:03] **Ferdinand Vogel:** Du dopage ? Oui, alors notre médecin de course s'y connaît et s'il remarque quelque chose de bizarre, nous avons aussi des tests avec nous et nous pouvons les effectuer. Et il y a eu par le passé des athlètes qui ont été disqualifiés. À cause du dopage ? Parce qu'ils se sont dopés, mais le dopage est difficile à saisir, ça commence par exemple quand il y a des éditions avec une chaleur extrême, où il fait constamment presque 40 degrés.

[01:17:33] ...des températures. C'est là que ça commence. Les athlètes commencent parfois aussi à se déshydrater très fortement. Et s'ils ont continué à courir toute la journée avec trop peu de protection UV, ou sans couvre-chef ou autre chose, parce que c'est stable au niveau du box, ils peuvent bien se prendre un coup de chaleur. Et là, par exemple, c'est déjà une question de degrés si on fait une perfusion à l'athlète. Ça peut déjà être considéré comme du dopage. Et il y a eu ce genre de problèmes. Ou si quelqu'un utilise un spray nasal. Ou un spray pour l'asthme ou quelque chose du genre, exactement, ça peut aussi être du dopage. Et il y a, enfin, pour les X-Hypes, les réglementations générales sur le dopage s'appliquent, je ne sais même plus comment ça s'appelle. Il y a des définitions claires et il y a vraiment déjà eu des athlètes qui n'ont pas été officiellement disqualifiés pour dopage, parce que ça pose alors de vrais problèmes, parfois même pénaux.

[01:18:31] Ça veut dire que ça se fait en sous-main quelque part. Mais je connais deux cas où ça s'est déjà produit. Là, on ne parle pas de dopage intentionnel. C'était toujours quelque chose de limite. Alors oui, on savait que ça aidait, mais ce n'était pas du vrai dopage, du genre où on dirait que la personne a pu courir pendant deux jours grâce à ça.

[01:18:52] **Lucian Haas:** Ça veut dire boire du Red Bull, Red Bull donne des ailes, et ce genre de trucs, ça ne compte pas comme du dopage chez vous.

[01:18:59] Passons à la fin de la course, ou plutôt à la fin du podcast. À un moment donné, c'est fini pour toi aussi après la course. Chez les athlètes, il y a des gens qui disent qu'ils tombent dans une sorte de creux après, parce que la course elle-même était si intense. Et après, le sens disparaît un peu, on se demande : qu'est-ce que je fais maintenant ? Je me suis préparé si longtemps et tout était orienté vers la course et rien d'autre. Et il faut d'abord retrouver son quotidien. Est-ce que tu as vécu ça aussi après la dernière course, où tu as été à fond en tant que Race Director pendant deux semaines ?

[01:19:35] **Ferdinand Vogel:** C'est à la fois oui et non. Je pense que j'étais juste extrêmement épuisé et que j'ai d'abord dû retrouver un rythme de sommeil. Je me suis souvent réveillé en me disant que je n'avais pas entendu le téléphone ou quelque chose comme ça. J'ai sûrement appelé un athlète. Donc, dans ce sens-là, c'est définitif. Mais sinon, au moins lors de la dernière édition, c'était mon quotidien. J'étais sur le terrain, j'ai donné beaucoup de séminaires de vol de distance, j'étais en train de tester, j'étais tout le temps dehors. Donc c'était ça. La différence n'était pas là, c'était plutôt le téléphone, je ne l'ai pas entendu ou je me suis endormi et je ne l'ai pas capté, oh là là, c'était un peu là que mon "creux" était, en quelque sorte. Mais je connais ça chez les athlètes, ils ont aussi ce problème de sommeil et ils se disent tous qu'ils ne se remettent plus jamais à ça.

[01:20:28] Et pour certains, dès le lendemain, c'est déjà : quand est-ce que la prochaine édition commence ? Et pour d'autres, ça n'arrive parfois qu'après quelques mois.

[01:20:36] **Lucian Haas:** C'est aussi ton cas ?

[01:20:37] **Ferdinand Vogel:** pour toi ? Est-ce que c'est aussi

[01:20:37] **Lucian Haas:** ...que tu te dis : d'accord, là, c'est ma deuxième fois comme Race Director, mais est-ce que c'est si sympa que tu te dis : je veux continuer aussi ?

[01:20:44] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors c'est sympa, mais en ce moment, c'est un peu compliqué avec la répartition des doubles rôles.

[01:20:53] **Lucian Haas:** Parce que tu es aussi directeur chez Nova et qu'il pourrait y avoir quelqu'un d'autre, il y a des conflits d'intérêts ou des trucs du genre.

[01:21:00] **Ferdinand Vogel:** Oui, exactement. Donc, le sujet revient régulièrement pour moi en ce moment. J'essaie toujours de faire passer ça. J'essaie de rétablir les discussions et ça fonctionne plutôt bien, en fait. Mais quand même, ce n'est pas cool. On essaie de gérer ça de manière à ce que certaines preuves vidéo ou autres ne soient pas vérifiées par moi, mais par d'autres membres de l'équipe, par exemple. Et maintenant qu'ils ont déjà leur équipement, c'est pour éviter que du savoir-faire ne puisse théoriquement migrer vers Nova. On a simplement intégré ce genre de choses pour garantir la transparence.

[01:21:36] Mais bon, ça me plaît. C'est une expérience. Parfois, j'aimerais bien être dans les airs à ce moment-là, parce qu'en tant que directeur de course, je n'ai même pas le droit de monter à bord. La dernière fois, à un moment donné, je n'en pouvais plus et je suis descendu faire un peu de groundhandling rapidement. Il y avait un peu de vent à un point de virage. Il restait encore du temps. Waouh. Oui, donc quand je suis arrivé au point de virage et que les athlètes étaient finalement un peu plus lents que prévu, je suis resté là, j'ai fait un peu de groundhandling et je suis remonté sur le pickup. Et puis, j'y suis. Et voilà.

[01:22:09] Oui, mais je n'ai pas le droit de prendre l'air pendant cette période. Et ça veut dire que pendant trois semaines, je ne vole pas. Actuellement, c'est une habitude. Mais la dernière fois, ce n'était pas une habitude. C'était déjà dur. Du coup, j'étais déjà un peu "fluggel" après.

[01:22:23] Eh bien, tu as

[01:22:24] **Lucian Haas:** Tu viens d'en parler, avec ton double rôle de directeur de Nova, certains pourraient dire : « OK, il y a un conflit d'intérêts. Est-ce que tu les espionnes ou quelque chose comme ça ? » Dans quelle mesure est-ce que le fait de devoir consacrer autant de temps à X-Axis pose un problème de conflit d'intérêts pour Nova ? Parce que ton temps manque aussi pour ça. En gros, tu es le patron des deux et tu devrais peut-être gérer beaucoup de choses, mais avec le temps que tu y passes, tu n'as probablement pas beaucoup de disponibilité mentale pour ta propre boîte.

[01:22:53] **Ferdinand Vogel:** Oui, alors je pense que j'ai plutôt bien géré ça. X-Axis se passe dans la plupart des cas après le boulot et le week-end. J'ai aussi dit à l'équipe, quand c'est apparu, que j'avais maintenant la chance de devenir directeur général, que j'aurais moins de temps et que certains points ont été répartis au sein de l'équipe pour que je ne fasse que superviser ou donner des conseils. Et ça, en fait, ça me détend. Ce n'est pas énormément de travail. Et oui, en tant que patron, on peut un peu s'organiser sur le moment où et comment on travaille. Il y a des jours où je travaille tard le vendredi soir pour Nova et d'autres, comme par exemple ce matin lundi. Oui. Et là, je peux faire un podcast pour les X-Alps.

[01:23:41] **Lucian Haas:** Dernière question, celle que tout le monde veut toujours savoir, et tout ça. Ton pronostic sur qui va gagner la Red Bull X-Alps 2025 ? Oui,

[01:23:50] **Ferdinand Vogel:** C'est une question que je reçois effectivement souvent. Je ne donne pas de pronostic parce qu'il y en a énormément qui sont super, super performants. Je connais les gens personnellement. Je connais leurs forces et leurs faiblesses et ce qui a changé par rapport à la dernière édition. Je pense que ça va être passionnant. Je crois que c'était déjà passionnant la dernière fois.

[01:24:12] Et le titre de défenseur commence à être difficile à porter, je dirais, parfois maintenant. Mais il prouve quand même toujours qu'il a tout simplement le plus d'expérience. Et je pense que sur cette expérience, s'il s'appuie dessus, il marque des points. Et les défenseurs qui essaient de le détrôner deviennent toujours, toujours meilleurs. Et ils ont aussi de plus en plus d'expérience. Et c'est pour ça que ça reste passionnant.

[01:24:41] **Lucian Haas:** Et dir dir sagen, est-ce que ce serait bien pour les X-Alps si quelqu'un d'autre gagnait, peu importe la forme du subjonctif ou quoi que ce soit ? Ou est-ce qu'il est aussi bon pour les X-Alps de dire, d'accord, maintenant Kriegel a peut-être gagné pour la neuvième fois et il pourrait même gagner une dixième fois la prochaine

fois, et ainsi de suite ? C'est-à-dire que cette série, au bout du compte, fait aussi partie du charme. Que tu te dises que c'est vraiment un aigle que tout le monde traque.

[01:25:10] **Ferdinand Vogel:** ... devient. Je pense que ça fait déjà une partie du charme. Mais je crois que même si quelqu'un d'autre montait constamment sur le podium à partir de maintenant, ou si ça devenait plus serré à chaque fois, les X-Alps resteraient quand même l'événement le plus aventureux et le plus varié. Et oui, je pense que la dernière fois, c'était assez serré jusqu'à la fin. Et ça rend la course intéressante d'une certaine manière. Comme quand quelqu'un prend une grosse avance. Malgré tout, j'ai toujours souhaité le meilleur à Kriegel quand il était en tête. Et la dernière fois aussi, je me suis dit qu'il était encore en route vers l'ouest. Il s'est un peu planté une fois et a dû traîner trois heures en bas dans la vallée avant que ça remonte. Alors là, je me suis dit : on va voir comment ça se passe cette fois.

[01:25:58] Et puis, hop, il était de nouveau dans le groupe de tête. Et c'est ça qui fait tout le sel de la course. La météo est imprévisible, disons difficile à appréhender. Et les décisions que les athlètes doivent prendre, parfois en quelques secondes seulement — ils doivent décider : on vole du côté nord ou du côté sud ? Ces décisions cruciales, c'est ce qui définit la course après coup. Et c'est toujours aussi passionnant pour moi, au point que je me dis parfois que je devrais vraiment me bouger le cul, refaire du sport et essayer de participer à nouveau. Mais je pense qu'à présent, je suis un peu trop vieux pour remodeler mon corps comme ça.

[01:26:44] Mais l'aventure qu'on vit lors des courses Hike & Fly, auxquelles j'ai moi-même participé, est déjà impressionnante. Et parfois, je regrette de ne pas en avoir fait plus dans ce sens. Si tu,

[01:26:57] **Lucian Haas:** C'est beaucoup de "si", mais si tu disais que l'âge, mon corps, tout ça va aller, préférerais-tu être athlète plutôt que Race Director ?

[01:27:04] **Ferdinand Vogel:** Oui, en fait. Oui. Oui. Oui. Oui. C'est toujours le fait que j'ai décidé à l'époque, parce que j'avais tellement de problèmes de dos, que je me suis dit : d'accord, bon, je laisse tomber, je ne veux plus participer et j'ai alors retiré ma candidature juste avant que la sélection n'ait lieu.

[01:27:27] Et je pense que c'est une bonne décision. Ça a fait du bien à mon corps, parce que je ne suis tout simplement pas fait comme il faudrait pour être un athlète aujourd'hui.

[01:27:37] Mais les aventures qu'on y vit, genre juste le fait de voler là-bas, là où on ne passerait jamais en vol de distance, j'ai pu le vivre quand j'étais avec le PAL, parce qu'à l'époque, les supporters étaient encore autorisés à voler avec nous. Et on a fait des vols époustouffants au-dessus de la crête principale des Alpes, plusieurs fois, et le long du massif du Monte Rosa. C'était déjà impressionnant. Il y a eu des vols qui ne me quitteront jamais. C'est en tout cas un beau souvenir.

[01:28:11] **Lucian Haas:** Ferdi, merci infiniment pour ton temps et pour ce récit passionnant. Je pense que les gens, après avoir écouté et s'être tenus jusqu'ici, auront appris énormément sur ton rôle de Race Director. Merci d'avoir parlé de ça avec autant de franchise, je trouve ça super. Je pense que certaines personnes verront peut-être la course sous un autre angle sur certains points, ou que certaines de tes décisions qui ressortent parfois ne seront pas perçues aussi négativement. Elles pourraient être interprétées différemment et les gens se diront : « Ah, ça avait peut-être son sens ». Ou alors, il y a peut-être même une autre histoire derrière, qui n'est pas tout à fait rendue publique pour le moment. Mais qui sait, peut-être qu'il y a eu du dopage, du vol en nuages ou autre chose qui ne devrait pas être là. Merci pour tes...

[01:28:50] **Ferdinand Vogel:** Temps. Merci de m'avoir permis d'être là à nouveau. C'était encore vraiment passionnant et cool. Tes questions sont toujours super sympas. Et oui, je pense que les X-Hype sont un événement vraiment cool et génial pour nous tous dans la scène du parapente. Je vous souhaite beaucoup de plaisir à regarder et on se tient au courant, à bientôt.

[01:29:16] **Lucian Haas:** Ferdinand Vogel a déjà été l'invité de Podz-Glitz. Dans l'épisode 13 Flybird. À l'époque, il racontait comment il était devenu un pilote de compétition à succès et ce qu'il fallait savoir pour y parvenir. Beaucoup de ses conseils et astuces sont toujours précieux, intemporels et profonds. Ça vaut le coup de réécouter. Le lien se trouve dans les notes de cet épisode.

[01:29:41] Si cette épisode vous a plu, n'hésitez pas à recommander Podz-Glidz. Parlez-en à vos amis passionnés d'aviation. Ou laissez un commentaire sur Looglights, Soundcloud, Spotify, iTunes ou peu importe l'endroit où vous écoutez le podcast. Et si vous voulez me faire plaisir personnellement, devenez un contributeur de Podz-Glidz et Looglights. En tant que journaliste indépendant, je consacre beaucoup de temps, de travail et aussi des frais à ces projets ; pour pouvoir continuer à les mener de manière aussi professionnelle, indépendante et sans publicité, j'ai besoin de votre soutien. Sur mon site looglights.blogspot.com, il y a la page Fördern. Vous y trouverez toutes les infos et les liens nécessaires pour m'aider financièrement. Je remercie tous les contributeurs.

[01:30:28] Prenez soin de vous et profitez de la liberté de voler. Ciao.