

Obsession

Podz-Glidz 167 — Daniela Freutsmiedl

Published	2025-08-15
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-167-obsession
Duration	01:34:44
Speakers	Daniela Freutsmiedl, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0167-obsession-daniela-freutsmiedl.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	16 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	27
Show notes	27
Transcript	28
Français	50
Show notes	50
Transcript	51

Deutsch

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

Show notes

2024 hat Daniela Freutsmiedl die Frauenwertung des Acro Worldcups gewonnen. Nun will sie auch overall in die Weltspitze aufsteigen. Was treibt sie an?

Wer es in der Gleitschirm-Acro-Szene weit nach oben bringen will, muss vor allem eins: Fliegen, fliegen, fliegen und dabei üben, üben, üben. Es geht nicht nur darum, die verschiedenen Manöver sicher zu beherrschen, sondern auch perfekt, elegant, mit fließenden, spielerisch wirkenden Übergängen, Twists und Richtungswechseln. Ein Run, noch einmal der gleiche Run. Und dann wieder von vorn. Acro-Trainingstage bestehen aus ständiger Wiederholung – bis alles tief ins Muskelgedächtnis eingebrannt ist und sitzt.

In der Top Ten der Acro-Welt fliegen bisher nur Männer. Vielleicht, weil sie eher bereit sind, sich dieser adrenalin-schwangeren Form der Fliegerei mit vollem Einsatz zu verschreiben? Aber das muss nicht so sein und bleiben!

Daniela Freutsmiedl aus dem Chiemgau ist auf dem Weg, sich in die Weltspitze vorzutumbeln. 2024 kam sie in der Frauenwertung des Acro-Weltcups auf Platz 1 und in der Synchro-Wertung auf Platz 2, zusammen mit ihrem Partner Siegfried Heinrich. Aktuell, im August 2025, steht die 36-jährige in der Overall-Weltrangliste auf Platz 15. Und wenn es nach ihr ginge, wird sie bald ganz oben mitmischen, unter all den Männern.

Was sie daran reizt, und was sie alles dafür tut? Das erzählt Daniela in dieser 167. Folge von Podz-Glitz. Weitere Themen sind unter anderem ihr Talent, Rückschläge, Angst, die simple Kunst des Infinit und die Sucht des Acrofliegens.

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: Taking in the Changes | Künstler: Everet Almond

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=sMaifkNnL2Q>

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/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
 - 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 Daniela Freutsmiedl

- Daniela auf Instagram: <https://www.instagram.com/daniela.freutsmiedl/>
- Tandemflug mit Daniela: <https://flychiemgau.de/>

Transcript

[00:00:03] **Daniela Freutsmiedl:** Mein Hirn ist da unglaublich dumm in sowas. Also ich hab mir im ersten Moment gedacht, um Gott, was denken denn die anderen jetzt, wenn jetzt da zwei Retter landen? Also ich hab nicht gedacht, oh Gott, ich leb noch. Ich hab mir erst gedacht, um Gott zuhören, was denken denn die anderen, wenn jetzt da zwei Leute am Retter hängen? Das war so der erste Gedanke. Und unten war dann, als ich gelandet bin, erst mal, puh, durchgeschnauft und so, hey, muss das dieses Manöver wirklich sein? Muss es wirklich sein, dass ich da sowas Dummes mach?

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz -Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gletschernfliegens. Heute mit

[00:00:56] **Daniela Freutsmiedl:** Daniela Freutsmiedl und

[00:00:59] **Lucian Haas:** ich bin Lucian Haas.

[00:01:02] Wer es in der Agro -Szene weit nach oben bringen will, muss vor allem eins. Fliegen, fliegen, fliegen und dabei üben, üben, üben. Es geht nicht nur darum, die verschiedenen Manöver sicher zu beherrschen, sondern auch perfekt, elegant, mit fließenden, spielerisch wirkenden Übergängen, Twists und Richtungswechseln. Ein Run, noch einmal der gleiche Run und dann wieder von vorn. Agro -Trainingstage bestehen aus ständiger Wiederholung, bis alles tief ins Muskelgedächtnis eingebrannt ist und sitzt.

[00:01:38] In der Top Ten der Agro -Welt fliegen bisher nur Männer. Vielleicht, weil sie eher bereit sind, sich dieser adrenalin -schwangeren Form der Fliegerei mit vollem Einsatz zu verschreiben, aber das muss nicht so sein und bleiben.

[00:01:53] Daniela Freutsmiedl aus dem Chiemgau ist auf dem Weg, sich in die Weltspitze vorzutambeln. 2024 kam sie in der Frauenwertung des Agro -Welt -Cups auf Platz 1 und in der Synchro -Wertung auf Platz 2, zusammen mit ihrem Partner Siegfried Heinrich. Aktuell, im August 2025, steht die 36 -Jährige in der Gesamt -Weltrangliste auf Platz 15. Und wenn es nach ihr ginge, wird sie in der Weltrangliste auf Platz 15. Dann wird sie bald ganz oben mitmischen, unter all den Männern. Was sie daran reizt und was sie alles dafür tut, das erzählt Daniela in dieser 167. Folge von Podz-Glitz. Weitere Themen sind unter anderem ihr Talent, Rückschläge, Angst, die simple Kunst des Infinit und die Sucht des Agro -Fliegens.

[00:02:42] Da du den Podcast hörst, werde doch zum Förderer von Podz-Glitz. Wie das geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz auf der Seite Fördern.

[00:02:57] Daniela, wie viel Talent braucht man, um Agro zu fliegen?

[00:03:02] **Daniela Freutsmiedl:** Also, wenn man nach mir geht, relativ wenig Talent. Also, ich habe am Anfang meiner Flugkarriere null Talent gehabt. Ich sage immer nur, ich habe recht wenig Talent. Ich fliege einfach unglaublich viel und kann es dadurch ein bisschen kompensieren. Aber ich habe die ersten zwei Jahre absolut keine Ahnung gehabt, was der Schirm macht. Also, Technisch fliegen, aktiv fliegen war...

[00:03:31] Also, es braucht mehr Commitment und mehr Zeit als Talent. Natürlich ist Talent förderlich. Also, wer Talent hat, lernt natürlich schneller. Oder wer als Kind einfach so fliegt, der kriegt das Talent, glaube ich, ein bisschen mitgegeben. Ich habe aber erst mit 27 als Fliegen angefangen, mit null Talent. Und mir ist es am Anfang wirklich, wirklich schwergefallen.

[00:03:55] **Lucian Haas:** Wenn du so null Talent hattest, warum hattest du denn überhaupt Interesse? Ja,

[00:04:01] **Daniela Freutsmiedl:** gute Frage.

[00:04:04] Die Interesse ist eher dadurch entstanden, dass ich andere gesehen habe. Ich habe gesehen, es funktioniert irgendwie. Ich habe anderen zugeschaut. Ich habe dann Helis gesehen und Infinite -Fliegen gesehen. Und dann habe ich mir gedacht, das muss ja irgendwie funktionieren. Der Schirm kann es ja irgendwie. Und man kann relativ dumm und talentbefreit sein. Aber man denkt, irgendwann muss ich es auch können. Und ich habe unglaublich viel Zeit reingesteckt. Vor allem bis zum ersten Heli. Ich habe ein Jahr lang gebraucht, bis ich ein Heli wirklich probiert habe, bis es einigermaßen funktioniert hat. Aber ich habe einfach nicht aufgegeben. Ich habe einfach immer weitergemacht, immer weitergemacht. Und ich habe gesehen, es muss ja funktionieren. Die anderen können es ja ahnen.

[00:04:50] **Lucian Haas:** Hast du denn von Anfang an, du hast gesagt, 27 warst du, als du angefangen hast, jetzt bist du 36. Also mit diesen 27, hast du da schon die Idee gehabt, ich will mal agro fliegen? Also bist du mit dieser Idee zum Gleitschirmfliegen gekommen?

[00:05:04] **Daniela Freutsmiedl:** Nein, also am Anfang, ich habe gar nicht gewusst, dass es Agrofliegen gibt. Ich habe damals, da war ich noch im Studium und habe ein Video gesehen, wie ein Snowboarder relativ schnell fährt. Und auf einmal hat er einen kleinen Schirm gehabt und ist über die Klippe gesprungen und ist geflogen. Und ich war ein unglaublich schlechter Snowboarder. Da habe ich auch kein Talent gehabt. Auch kein Talent. Allgemeinen Sport habe ich, glaube ich, kein Talent. Da habe ich mir gedacht, hey, das ist ja super. Dann kann ich, wenn ich beschleunige und schneller werde, immer da, wo es dann Probleme gehabt hat beim Snowboarden, wo ich meistens aufs Maul gefallen bin. Da habe ich mir gedacht, da hebe ich dann ab. Das ist ja super einfach. Und dann habe ich im Internet schon geschaut und wollte mir einen Schirm kaufen. Da habe ich überlegt, welche Größe werde ich brauchen.

[00:05:50] Ich bin recht klein. Ich habe wahrscheinlich S oder M gebraucht. Dann habe ich schon bei den Kleinanzeigen so für 300 Euro einen Schirm gesehen. Da habe ich gedacht, ja. Ich habe überlegt, wo macht man denn den fest? Ich habe ja null Ahnung gehabt. Da habe ich mir gedacht, wahrscheinlich gibt es eine Hose, wo man den fest bindet. Dann habe ich einen Sigi, meinen jetzigen Partner, kennengelernt. Der hat einen Gleitschirmschein gehabt. Dem habe ich das dann verzeiht, dass ich gerne irgendwie fliegen würde, weil ich halt schlecht snowboardete.

[00:06:22] Und er hat dann gesagt, da braucht es ein bisschen mehr als nur den Schirm. Also muss ich einen Schein machen. Das ist halt auch nicht so einfach. Wirklich gefährlich am Anfang. Dann hat mich ein Freund vom Sigi mit einem Tandem mitgenommen. Der Arndt. Und der Matthias dann an einem Tag. Da habe ich dann drei Tandemflüge gemacht. Mir ist es unglaublich schlecht geworden vorne. Also ich bin vorne drinnen gehängt und es war ein thermischer Tag in Kössen. Und wir sind fast nicht mehr runtergekommen. Und dann bin ich unten am Boden gewesen und hätte mich da fast übergeben müssen. Da habe ich gesagt, das muss ich selber machen.

[00:06:58] **Lucian Haas:** Aber es hat sich nicht gleich abgebracht. Gar nicht.

[00:07:02] **Daniela Freutsmiedl:** Eher im Gegenteil. Also in der Luft

[00:07:04] **Lucian Haas:** hat es dir Spaß gemacht, nur als es dann schlecht war, hast du gesagt, okay, das muss ich selber in die Hand nehmen. Es war beängstigend.

[00:07:11] **Daniela Freutsmiedl:** Ich habe es schon nicht verstanden. Es war ja beängstigend. Ein bisschen war es faszinierend. Und dann habe ich mir gedacht, ich muss das selber machen. Das ist ja wie Beifahrer sein. Da habe ich auch Angst. Wenn ich selber fliege, ist die Angst vielleicht weg.

[00:07:24] Und in der Zeit ist dann leider mein Opa verstorben. Aber der hat mir 3.000 Euro verdient. Mit den 3.000 Euro habe ich mir dann die Gleitschirmschulung bezahlt und die erste Ausrüstung gekauft. Das war ein 24 Quadratmeter Gradient Bright. Mit

[00:07:44] **Lucian Haas:** dem habe ich auch gelernt, glaube ich. Also nicht mit dem, mit dem du geflogen bist, aber das war auch ein Gradient Bright, mein erster Schirm.

[00:07:50] **Daniela Freutsmiedl:** Der hat mir Angst gemacht. Der hat mich eigentlich null auskennt. Ich habe bei Papi auch gelernt. Das war recht gut.

[00:08:00] Mein Fluglehrer am Anfang ist immer rausgeflogen und hat ein Infinite nach unten gemacht. Das war so das erste Mal, als ich sowas gesehen habe. Man denkt, okay, man kann ja mehr als geradeaus fliegen. Da kann man ja sowas machen. Da habe ich mir schon gedacht, okay, ist cool, aber werde ich nie schaffen. Erst mal geradeaus fliegen lernen.

[00:08:20] Ich habe am Anfang dann nach der Schulung relativ viel Klappe gekriegt. Ich habe aber keine Ahnung gehabt. Ich bin dann einfach Mittag auf Kösten gefahren und Mittag rausgestartet. Bei voller Thermik dann? Ja. Ich habe null Ahnung von Thermik fliegen oder aktiv fliegen gehabt. Ich habe Klappe gekriegt. Ich bin immer runtergekommen. Ich bin stundenlang mit angelegten Ohren über den Landeplatz geflogen.

[00:08:45] **Lucian Haas:** Aber das hast du dann trotzdem immer wieder gemacht. Also Angst scheinst du da ja nicht gehabt zu haben.

[00:08:51] **Daniela Freutsmiedl:** Ja, es ist zwischendrin. Ich habe oft Angst gehabt, aber es war trotzdem wunderschön. Es war für mich so faszinierend. Ich habe sehr viel Respekt danach gehabt. Es ist dann mehr von Angst in Respekt umgegangen. Die meiste Angst habe ich immer gehabt, nicht mehr runterzukommen. Ich habe 55 Kilo gewogen und habe einen 24 Quadratmeter -Arsch gehabt.

[00:09:17] Ich habe es einfach oft gehabt, dass ich nicht mehr runtergekommen bin. Ich habe gedacht, das gibt es doch nicht. Die landen alle und ich hänge da oben mit angelegten Ohren. Und ich habe Rollenkinder und sonst nichts. Und dann habe ich es eben gesehen, wie ein paar Freunde von mir, die ich dann auch durch das Gleitschirmfliegen noch mehr kennengelernt habe, wie sie dann Helis gemacht haben und hohe Wings. Und ich habe immer zugesehen und gedacht, wow, das schaut ja super aus. Und die kommen runter damit.

[00:09:46] **Lucian Haas:** Und das war dann so der Anfang. Das heißt, du bist zum Agro eingestiegen, weil du das eigentlich als Abstieghilfe wolltest? Unter anderem, ja.

[00:09:56] Eine seltene Motivation, aber es hat ja offenbar funktioniert. Ja.

[00:10:00] **Daniela Freutsmiedl:** Es hat cool ausgesehen von außen. Ich habe mir nie gedacht, dass ich es lernen werde. Ich wollte nur Wingover und Heli lernen. Wingover hat mich beeindruckt. Da habe ich gedacht, wow, das schaut unglaublich geil aus. Und Heli habe ich mir gedacht, wenn ich Heli kann, dann bin ich durch. Dann kann ich alles.

[00:10:18] Hast

[00:10:19] **Lucian Haas:** du dann auch wirklich deinen ersten Heli noch mit diesem Bright geflogen?

[00:10:23] **Daniela Freutsmiedl:** Nein, gar nicht. Mit

[00:10:24] **Lucian Haas:** 24 Quadratmeter?

[00:10:26] **Daniela Freutsmiedl:** Nein, ich habe den Bright relativ schnell verkauft.

[00:10:32] 2016 habe ich meinen Schein gemacht. Und 2017 war ich das erste Mal an der Düne und da habe ich mir einen Dünenschirm gekauft, weil alle gesagt haben, das kannst du nicht mit deinem normalen Schirm. Du brauchst einen Dünenschirm. Und dann habe ich mir einen Team 5 Blue gekauft in XS. Und den habe ich an der Düne geflogen. Und das habe ich mir unglaublich viel gelernt. Also allgemein vom Schirmhandling, vom Schirmaufziehen, Starten, bei starkem Wind. Den habe ich für 500 Euro gekauft. Und der hat mir so gut gefällt. Ich habe da hinten schöne Sandlöcher reingemacht, dass der Sand rausgeht. Aber der hat mir so gut gefällt, dass ich den danach bei uns geflogen bin. Und dann habe ich den Gradient verkauft.

[00:11:20] Weil den bin ich noch mal geflogen, der hat mir keinen Spaß gemacht. Und mit dem Blue habe ich dann leicht rollen, Wing -Over gelernt. Dann habe ich ein Sicherheitstraining gemacht. Ich glaube, das war 2018 dann. Und da war mir schon klar, dass ich Heli lernen mag. Und im Sicherheitstraining wollte ich nur Stollen lernen. Da habe ich dann drei Stolls mit dem Schirm gemacht, weil das Wetter relativ bescheiden war. Ich glaube, wir haben nur vier Flüge gemacht im Sicherheitstraining.

[00:11:51] Und den Rest habe ich mir dann selber mit dem Schirm verkauft. Hast du denn

[00:11:56] **Lucian Haas:** bei diesen Stolls Talent? Oder ist das erstmal auch völlig in die Hose gegangen?

[00:12:04] **Daniela Freutsmiedl:** Bei Stolls war das Einzige, was okay war, wo ich gar kein Talent hatte, waren die Sackflug. Ich habe mir gedacht, Stoll war. Meine Stolls haben anders ausgeschaut als andere. Ich habe den Schirm nicht angeschaut. Ich habe es ein bisschen anders für mich gemacht. Ich habe den Schirm langsam gemacht. Ich habe ihn gebremst. Dann habe ich ihn abgerissen. Und dann habe ich immer auf die Tragegurte geschaut, wo mein Punkt ist vom Flyback. Und habe nur geradeaus auf die Tragegurte geschaut. Und habe geschaut, dass ich mich da festhebe an den Tragegurten. Und ich habe den Punkt genau so gut getroffen vom Flyback, dass ich den Schirm abgerissen habe. Nicht zum Schirm hochgeschaut habe und mich einfach an die Tragegurte im Flyback festgehalten habe. Also es war talentbefreit. Es hat funktioniert.

[00:12:51] **Lucian Haas:** Vielleicht war zumindest so viel Gefühl dabei, dass du jetzt immer sagst, es war talentlos, aber irgendwo vielleicht hast du ja versteckte Talente dann da auch gehabt. Offenbar musst du es ja gehabt haben, weil du hast ja mittlerweile eine ziemlich erfolgreiche Karriere im Agrofliegen dann hingelegt. Ja,

[00:13:08] **Daniela Freutsmiedl:** ich glaube, es liegt mehr an der Zeit, die ich dann verbracht habe. Also ich habe dann einige Stolls gemacht. Und dann habe ich mir gedacht, zum Helifliegen und Agrofliegen brauche ich einen Agro-Schirm. Und bevor ich die ersten Helis gemacht habe, habe ich mir dann meine erste Emily gemacht. In 20 Quadratmeter. Aber es haben ja alle davon abgeraten. Also ich habe noch keine schönen Wing-Over fliegen können. Das war immer noch so Rollen. Ich habe nicht Xythermic fliegen können. Im Nachhinein hätte ich nicht viel unter dem Agro-Schirm verloren gehabt. Aber ich wollte Agro fliegen. Und ich habe mir gedacht, ich brauche auch einen Agro-Schirm dazu.

[00:13:44] **Lucian Haas:** Hattest du denn schon Agro-Gurtzeug? Oder das auch nicht? Nein,

[00:13:47] **Daniela Freutsmiedl:** ich habe nur, was habe ich denn gehabt? Das war, glaube ich, Advanced Access 2. Also ich habe am Anfang, das ist auch nicht so, da hätte ich jetzt nie jemandem erraten, ich habe am Anfang mit einem Retter gestollt. Aber mit einem Agro-Schirm. Ich habe dann die ganzen Stolls mit einem Retter, mit meinem Advanced gemacht.

[00:14:08] Und irgendwann haben mir dann alle abgeraten. Die haben alle gesagt, kauf dir keinen Agro-Schirm. Du bringst dich um, du tust dir weh, du fährst ins Segel, du tust nicht, du tust nicht, kauf dir einen B-Schirm. Ich habe auf keinen gehört. Ich habe mir gedacht, das mache ich schon. Ich kaufe mir einen Agro-Schirm. Und dann habe ich mir ein paar Monate darauf einen Agro-Gurtzeug gekauft, mit zwei Rettern dann. Alle haben gesagt, ich bringe mich um. Ich habe nie eine Situation gehabt, wo ich mich umbringe. Also auch beim Fliegen. Ich habe zwar Klappe gekriegt, aber es war nie schlimm.

[00:14:41] Und dann habe ich ein ganzes Jahr lang, bin ich in Kösten rausgeflogen. Jede freie Minute bin ich rausgeflogen und habe Sackflug geübt. Und das Jahr war anstrengend. Geistig.

[00:14:54] **Lucian Haas:** Ein Jahr lang Sackflug üben?

[00:14:56] **Daniela Freutsmiedl:** Ein ganzes Jahr, genau.

[00:14:59] Wir haben alle gesagt, ich werde mich umbringen. Ich darf kein Heli nicht andrehen. Ich fahre da ins Segel, weil ich kann das Ausleiten nicht. Die haben gesehen, ich fliege noch nicht lange. Die haben sich halt, glaube ich, einfach Sorgen um mich gemacht. Ich habe dann auch nicht so die super Agro-Profis um mich gehabt, die gesagt haben, hey, das ist einfach, mach das so. Und alle haben gesagt, die Basic ist der Sackflug. Und dann bin ich ein Jahr lang rausgeflogen und habe immer Sackflug. Ich habe gedacht, ich mache Sackflug. Hat sich herausgestellt, ich habe dann ein Jahr lang Minimalfahrt geübt.

[00:15:36] Im Nachhinein.

[00:15:37] **Lucian Haas:** Das heißt, irgendwann warst du mal wieder bei einem Sicherheitstrainer, der etwas mehr Ahnung hatte und der hat dir gesagt, du, was du dort machst, ist gar kein Sackflug. Oder wie bist du da draufgekommen, dass es eigentlich kein echter Sackflug war, was du da geflogen bist?

[00:15:49] **Daniela Freutsmiedl:** Das war dann 2019, als ich den ersten Heli andrehen lassen wollte, weil man denkt, Sackflug. Kann ich ja gut. Ein Heli lässt mir nur eine Hand jetzt los. Dann bin ich an die Gerlitzten über Wasser gefahren und habe den Schirm leicht abgebremst auf Minimalfahrt und habe dann immer eine Hand losgelassen und habe mich gewundert, warum die Helis nicht gut andrehen. Ich habe auch nie zum Schirm hochgeschaut. Und damals habe ich dann einen Freund von mir kennengelernt. Der hat sich dann einmal ein Video von mir angeschaut und hat gesagt, hey Dani, schau doch mal zum Schirm hoch. Wie war das?

[00:16:27] Und der hat dann gesagt, ich bin nicht schön im Sackflug. Dann habe ich gedacht, okay, okay. Und dann hat das Lernen eigentlich angefangen. Dann habe ich wirklich schöne Sackflug geübt. Je schöner die Sackflug waren, desto schöner sind die Helis geworden.

[00:16:44] Damals habe ich mein Studium, glaube ich, so fertig gehabt. Ich denke, ich habe im Studium relativ viel Zeit gehabt zum Fliegen.

[00:16:53] **Lucian Haas:** Was hast du studiert?

[00:16:56] **Daniela Freutsmiedl:** Ich habe Mathe studiert. Da habe ich mir auch gedacht, was kann ich denn am besten?

[00:17:01] **Lucian Haas:** Da warst du nicht talentbefreit, sondern das kommt dazu. Da

[00:17:04] **Daniela Freutsmiedl:** habe ich Talent gehabt, genau. Das habe ich als Kind, glaube ich, von meinem Papa schon mitgekriegt. Er ist selber Lehrer und war Mathelehrer. Und er wollte, dass ich gut Mathe kann. Und ich habe als Kind immer überall schon rechnen müssen mit meinem Papa. Und der hat mir das ein bisschen in die Wiege gelegt, dass ich in Mathe ein großes Talent habe. Ich habe vorher Krankenschwester gelernt. Dann habe ich gearbeitet. Dann habe ich mir gedacht, wow, einen 40 -Stunden -Job als Krankenschwester, das mache ich nicht lange mit. Das ist der Schichtdienst. Dann hast du zwölf Tage am Stück durcharbeiten. Dann hast du ja gar keine Freizeit mehr. Dann habe ich mir gedacht, was kann ich? Was kann ich studieren? Mathe ist einfach. Mathe machen wir.

[00:17:47] **Lucian Haas:** Aber dieser Anfang, 27, mit dem Fliegen, warst du da noch Krankenschwester oder warst du da schon im Studium?

[00:17:54] **Daniela Freutsmiedl:** Ich überlege. Ich denke, da war ich noch nicht ganz im Studium. Ich habe damals, ich habe blöde Zeitungen getroffen. Ich habe mein Abi in der 12. Klasse, da habe ich gesagt, ich brauche kein Abi. Ich breche es ab. Nein, der 13. war das noch. Da habe ich gedacht, ich breche das Abi ab. Brauche ich nicht. Ich lerne Krankenschwester. Dann habe ich Krankenschwester gelernt. Da habe ich gedacht, hätte ich doch Abi gemacht.

[00:18:22] Dann bin ich auf die BOS gegangen und habe mein Abi nachgeholt. Und das war da, wo ich das Fliegen angefangen habe. Da war ich noch auf der BOS. Und dann, relativ zeitgleich, habe ich dann das Fliegen angefangen, wo ich Mathe studiert habe. Und Mathe studieren war nicht einfach.

[00:18:36] **Lucian Haas:** Aber hat dir zumindest genügend Zeit gelassen, viel fliegen zu gehen. Und du hast das Mathe -Studium geschafft, letzten Endes.

[00:18:43] **Daniela Freutsmiedl:** Ja, genau. Ich habe länger gebraucht. Also ich habe, anstatt die vorhergesehenen drei Jahre, was man hat für einen Bachelor, habe ich viereinhalb Jahre gebraucht. Wollte dann auch noch einen Master machen. Also insgesamt habe ich dann fünfeinhalb Jahre studiert. Aber habe es dann während dem Master abgebrochen, weil ich gemerkt habe, das ist nichts für mich. Also mir reicht der Bachelor. Also wo ich hin mag, hat mir der Bachelor gereicht. Dann ein Master. Das sind dann oft zu einem Anzug in die Uni gekommen. Und ich habe mir gedacht, dann bin ich irgendwas hohes, wo ich viel Verantwortung habe. Da mag ich nicht hin in mein Leben. Ich mag in einer Firma nicht ganz rauf mit viel Verantwortung.

[00:19:23] **Lucian Haas:** Sondern lieber Freiheiten mehr haben.

[00:19:26] **Daniela Freutsmiedl:** Genau, ein bisschen im Backend arbeiten. Das taugt mir gut. Jetzt habe ich einen guten Job in der IT gekriegt.

[00:19:33] Mir ist alles in meinem Leben so ein bisschen zugelaufen. Ich habe ja nie gewusst, was für einen Job ich habe. Ich habe mich einfach auf einen beworben und habe mir gedacht, im schlimmsten Fall nehmen sie mich.

[00:19:49] Der schlimmste Fall ist

[00:19:51] **Lucian Haas:** eingetreten. Ja,

[00:19:52] **Daniela Freutsmiedl:** das war die erste Bewerbung, die ich gehabt habe. Dann haben die gesagt, was ich machen muss. Dann habe ich gesagt, ich habe schon Ahnung von IT. Aber genau das, was ich jetzt mache, habe ich gesagt, habe ich keine Ahnung. Ich kann mich halt schnell in Sachen hinein lernen. Das funktioniert gut. Aber genau von dem Arbeitsgebiet, was ich machen muss, habe ich gesagt, habe ich absolut keine Ahnung. Ich habe mir nicht gedacht, dass sie mich nehmen. Sie haben mich dann genommen.

[00:20:18] Und jetzt bin ich da sehr glücklich. Ich arbeite jetzt reduziert auf 230 Stunden. Im Homeoffice. Und das gibt mir sehr viel Zeit zum Fliegen. Ich kann es mir viel selber einteilen. Und deswegen kann ich so viel Zeit unter dem Schirm verbringen.

[00:20:33] **Lucian Haas:** Hast du bei der Bewerbung auch schon gesagt, dass du Gleitschirmfliegen bist? Dass du aggro fliegst? Dass du ganz viel Zeit fürs Fliegen brauchst?

[00:20:42] **Daniela Freutsmiedl:** Ja, habe ich auch noch gesagt. Ich habe nicht gesagt, aggro fliegen. Ich habe gesagt, ich tue Gleitschirmfliegen. Und dass es für mich wichtig ist, dass ich auch die Zeit zum Fliegen habe. Und das passt. Das kriegen wir auf alle Fälle. Also ich habe einen super Arbeitgeber. Deswegen habe ich mir nicht gedacht, dass sie mich einstellen haben. Ich hätte mich nicht eingestellt.

[00:21:03] **Lucian Haas:** Na ja, aber jetzt bist du da. Offenbar ist er zufrieden mit dir, weil er hat dich noch nicht wieder ausgestellt. Und zwischendurch hast du einiges an Zeit, um trainieren zu gehen. Wie viel trainierst du dann eigentlich? Also was ist so eine klassische Woche bei dir? Du sagst, du arbeitest hauptsächlich oder komplett aus dem Homeoffice raus?

[00:21:22] **Daniela Freutsmiedl:** Genau, komplett aus dem Homeoffice. Das heißt, ich kann in der Früh aufstehen. Dann schaue ich erst mal Wetter. Also ich schaue am Vortag schon Wetter. Wenn ich weiß, es ist richtiges Regenwetter, wie jetzt die letzten Tage, dann arbeite ich mehr. Dann arbeite ich schon mal zehn Stunden am Tag. Aber kann im Gegenzug, wenn ich jetzt sehe, nächste Woche ist ein paar Tage schönes Wetter, dann mache ich in der Früh einen Laptop auf, arbeite zwei Stunden, mache zu und fahre auf Kössen zum Fliegen.

[00:21:50] **Lucian Haas:** Kössen ist so dein Hausberg, dein Haupttrainingsberg.

[00:21:54] **Daniela Freutsmiedl:** Genau, genau. Da fahre ich noch ein bisschen unter eine halbe Stunde hin. Und Kössen geht halt fast in jede Windrichtung. Ich habe das Freizeitticket,

[00:22:04] also das ist ein Jahresticket, auch für Kössen inkludiert, was halt auch für mich dann leistbar macht. Da muss ich nicht jeden Tag eine Tageskarte kaufen. Das heißt, ich zahle einmal dieses Jahresticket und fahre dann einfach oft um zwölf im Mittag erst rüber und kann trotzdem noch acht Flüge machen. Und so kann ich halt relativ gut trainieren mit der Arbeit. Also wenn ich jetzt wirklich von acht, von neun bis fünf im Büro sein müsste, hätte ich das Fluglevel ganz sicher nicht, was ich jetzt habe.

[00:22:39] **Lucian Haas:** Erklär mir mal oder erzähl mir mal, wie trainiert ein Aggroflieger beziehungsweise eine Agropilotin wie du? Hast du ein wirkliches, eine Art Trainingsprogramm, was du dir selber setzt? Oder ist es einfach trainieren, nur viel fliegen und sagen, jetzt drehe ich mal ein Heli, jetzt fliege ich mal was auch immer, jetzt mache ich mal Mistyflip und sonstiges. Also kommt das aus dir heraus und sagst, das ist Training, einfach nur viel, viel fliegen? Oder steckt viel, viel mehr Systematik dann eigentlich dahinter? Ich meine, du als Mathematikerin bist ja wahrscheinlich eigentlich systematisch vielleicht veranlagt, aber es ist die Frage, ob du das beim Fliegen auch so umsetzt.

[00:23:16] **Daniela Freutsmiedl:** Na, da herrscht Chaos.

[00:23:21] Früh machen ist so, also Frühjahr, da sehe ich die trainieren wirklich, die haben einen Trainingsplan, die machen das Manöver, das, das, das. Aber für mich ist Spaß beim Fliegen auch wichtig. Also es gibt Wochen, wo ich trainiere, wie vor einem Wettbewerb, da habe ich meine zwei Wettbewerbsruns, dann fliege ich nur noch diese zwei Runs.

[00:23:42] Aber ich muss vor jedem Flug wissen, was ich für ein Manöver fliege, das ist mir wichtig. Also wenn ich jetzt am Berg stehe und rausfliege und dann einfach drauf losfliege, das funktioniert nicht, weil dann müsste ich noch jeden Manöver machen, selber überlegen, was mache ich als nächstes. Also ein schöner Aggroflug für mich

[00:24:02] besteht aus Manövern, die alle zusammenhängen. Das heißt nicht ein Heli, dann geradeaus fliegen, dann ein Misti, sondern aus dem Schwung vom Heli raus muss ich ein Misti machen oder aus dem Satz muss ich mich einzwisten und dann gleich weiter. Also es muss ein schöner Flow drin sein und den Flow habe ich nur, wenn ich am Start schon weiß, was ich fliege.

[00:24:22] **Lucian Haas:** Schreibst du dir das irgendwie auf oder ist das einfach wirklich, dass du sagst, wie so eine Choreografie, das kann ich mir noch gerade merken. Also am Start überlege ich mir, ich weiß, ich habe hier 600 Höhenmeter, die ich verbraten kann und dann weiß ich auch ungefähr, wie viel Höhe ich mit jedem Manöver so ungefähr verbrauche und dann stelle ich mir diese fünf, sechs, sieben Figuren irgendwie zusammen, mit denen ich dann dort runter tage.

[00:24:46] **Daniela Freutsmiedl:** Genau. Das mache ich dann am Startplatz oder beim Bahn oder beim Rauffahren oder in der Luft, wenn ich auf dem Weg zur Box bin. Dann überlege ich mir immer, welche Richtung, also wenn ich jetzt einmal einen Manöver nach links gemacht habe und der Heli nach links trat, dann habe ich Schwung nach links, das heißt, dann muss ich irgendwas nach rechts machen.

[00:25:05] Das setze ich mir am Startplatz oder beim Fliegen in die Box vor. Außer die Wettbewerbsruns, die zwei, die ich habe, die muss ich mir vorher aufschreiben. Weil da gibt es viele Kriterien, dass ich dieselbe Anzahl, also ich darf, wenn ich jetzt drei Linksmanöver mache und fünf Rechtsmanöver, dann habe ich mehr Rechtsmanöver und dann gibt es Punktabzug. Das heißt, das schreibe ich mir wirklich auf der Liste drauf, schaue, wie viele Links habe ich, wie viele Rechts habe ich. Um viel Bonus zu kriegen, braucht man einige Twisted -Manöver. Man darf dann nur drei Reverse -Manöver haben und da gibt es viele Regeln. Und da schreibe ich mir, also da nehme ich mir wirklich eineinhalb Stunden fast Zeit und versuche mir zwei Runs aufzuschreiben, die viele Punkte geben, die einen guten Flow haben und die links und rechts ausgeglichen sind.

[00:25:57] Das ist das Einzige, was ich mir aufschreibe und das Restliche ja pflege ich einfach.

[00:26:03] **Lucian Haas:** Jetzt gibt es sicherlich ein paar Leute, die hier zuhören, die sich mit Arco nicht so gut auskennen. Vielleicht erklärst du mal zumindest so ein paar Sachen, das fällt jetzt einfach so bei den Arco -Leuten, fließt das einfach so aus dem Mund heraus und der Nächste sagt so, ich weiß nicht gerade, was die meint. Also fangen wir mal einfach an. Du hast gesagt, ja, ich muss mindestens so drei Twisted -Manöver pflegen oder so was. Was heißt das?

[00:26:26] **Daniela Freutsmiedl:** Twisted heißt, man pflegt nicht geradeaus, sondern man schnappt sich die Tragegurte und traht sich rückwärts ein. Also man macht so eine 180 -Grad -Drehung im Gurt -Set. Du guckst dann

[00:26:36] **Lucian Haas:** nach hinten beim

[00:26:38] **Daniela Freutsmiedl:** Fliegen. Genau, ich pflege dann rückwärts die Tragegurte, sondern vorne via X überkreuzt.

[00:26:46] Sinn gibt es glaube ich gar nicht. Da hätte ich jetzt überlegen, was das für einen Sinn hat. Keine Ahnung, es macht Spaß.

[00:26:52] **Lucian Haas:** Macht Spaß und wahrscheinlich macht es einfach alles noch etwas anspruchsvoller, weil du wahrscheinlich Spiegelverkehr denken musst beim Steuern mit einem Mal, oder?

[00:27:00] **Daniela Freutsmiedl:** Genau. Die rechte Bremse hängt halt dann links oben und die linke Bremse rechts oben. Im Wettbewerb gibt es mehr Punkte. Das ist ein guter Punkt. Und manche Manöver fallen mir Twisted einfacher.

[00:27:17] **Lucian Haas:** Aha, warum?

[00:27:19] **Daniela Freutsmiedl:** Man sieht den Schirm besser. Das ist wie Infinite zum Beispiel. Da kommt der Schirm, immer von hinten, und schießt dann vorne runter. Und hinter dir, da wo man korrigieren müsste, sieht man den Schirm eigentlich schlecht. Und wenn man das getwistet macht, kommt der Schirm immer vor einen hoch und man sieht den Schirm besser. Okay.

[00:27:39] **Lucian Haas:** Das heißt, wäre es vielleicht sogar leichter, ein Infinite zu lernen, indem man ihn Twisted fliegt? Ich glaube nicht, nein. Ja, wenn du sagst, man sieht ihn dann besser vielleicht, ist es dann leichter, theoretisch. Theoretisch

[00:27:54] **Daniela Freutsmiedl:** vielleicht, ja. Aber man hat immer so den, also am Anfang, das Schwierigste ist, den Twist zu halten. Das hört sich so einfach an, man dreht sich ein und man zieht da und da an der Bremse. Das Schwierigste ist beim Twisted Fliegen einfach den Twist zu halten. Weil wenn man Twisted mal eine Kurve macht, vielleicht hat es irgendwer schon mal gemacht, merkt man gleich so, oh, das Pendel, man ist ja ein Pendel, das twistet dich gleich aus. Und da hat man bei Twisted, Infinite, muss man ja eine gute Spirale vorher machen, bevor man den einleitet. Und wenn man bei der Einleitung austwistet, das ist nicht gut. Es ist okay, aber es ist nicht gut.

[00:28:36] **Lucian Haas:** Wie schafft man es dann, so einen Twist zu halten?

[00:28:40] **Daniela Freutsmiedl:** Ich denke eigentlich gar nicht darüber nach. Ich mache viel unterbewusster im Körpergewicht. Also wenn ich mich eintwiste, ich twiste mich nicht 180 Grad ein, ich twiste mich immer ein bisschen mehr ein, so 220 Grad oder ein bisschen über 200 Grad. Und das lockt den Twist ein bisschen.

[00:28:58] **Lucian Haas:** Also es ist aber nicht so, dass man sich irgendwie mit einem Ellbogen quasi am Tragebot festhält oder so was, sondern...

[00:29:04] **Daniela Freutsmiedl:** Nein, gar nicht.

[00:29:05] **Lucian Haas:** Okay. Ich habe mir auch

[00:29:06] **Daniela Freutsmiedl:** schon mal überlegt, was zum Basteln, was den Twist zusammenhält. Aber es ist halt blöd, weil man muss sich ja wieder austwisten, China, dann im Manöver. So eine Hilfe -Bastelung war auch nichts. Viel mit Körpergewicht und vorsichtig mit der Bremse arbeiten. Sobald man nämlich die hintere Bremse, die vorne weg ist, im Twist ein bisschen zieht, twistet es einen automatisch aus. Das ist ja der Grund, warum man bei den Manövern, wenn man dann die zu Heli spinnt, zum Beispiel irgendein Manöver, was man abreißt, man reißt immer die Seite ab, also die Seite negativ, die von einem wegschaut, der Tragegurt. Und in dem Moment twistet es dich aus.

[00:29:45] **Lucian Haas:** Kann man denn alle Manöver im Grunde getwistet fliegen?

[00:29:49] **Daniela Freutsmiedl:** Ich denke schon.

[00:29:52] **Lucian Haas:** Oder gibt es Manöver, die eigentlich nicht funktionieren, weil sie einen von der Flugdynamik her automatisch immer austwisten?

[00:30:00] **Daniela Freutsmiedl:** Normalerweise sollte man alles twistet fliegen, China.

[00:30:04] **Lucian Haas:** Kannst du alles twistet fliegen? Es

[00:30:08] **Daniela Freutsmiedl:** hört sich einfach an. Manche denken, man fängt mit Twisted Wingover an. Falls irgendwer zuhört, der Twisted Wingover machen mag, fangt nicht mit Twisted Wingover an.

[00:30:22] Das ist ultraschwierig. Das ist genau da, wenn man links und rechts an der Bremse zieht. Und der Wingover ist wirklich ein schöner Wingover. Finde ich wirklich schwierig zum fliegen. Und man macht da so viel mit Gewichtsverlagerung und mit der Bremse. Ich habe es noch nicht probiert, aber ich stelle

[00:30:42] es mir unglaublich schwierig vor, Twisted Wingover. Sonst kann ich, mal überlegen, ich glaube fast alles, außer Twisted Heli habe ich auch noch, habe ich unabsichtlich oft probiert, funktioniert auch. Ansonsten kann ich alles twistet fliegen. Außer links Misty Heli. Das mache ich nicht.

[00:31:02] **Lucian Haas:** Was ist links Misty Heli? Einfach nur, wenn schon so ein toller Fachbegriff wieder hier fällt. Für die, die sich mit Akku nicht so gut auskennen.

[00:31:11] **Daniela Freutsmiedl:** Heli glaube ich, konnte sich nur jeder vorstellen, was ein Heli ist. Da draht sich der Schirm über Ohren. Und ein Misty ist, wenn man den Schirm spinnt. Und zwar nimmt man ein bisschen Schwung, wie beim Nicken. Und in den Hochtauchen, in den Hochschaukeln, spinnt man den Schirm einseitig, sodass der Schirm sich 360 Grad dreht und wieder geradeaus fährt. Das heißt, der Misty Heli, man spinnt den Schirm mit der einen Seite 360 Grad und dann macht man das zum Heli.

[00:31:43] **Lucian Haas:** Also im Grunde der Heli, da ist der Schirm senkrecht überein und beim Misty hängt der so ein bisschen hinter einem oder vor einem. Je nachdem, ob er getwistet oder nicht getwistet fliegt, wahrscheinlich.

[00:31:53] **Daniela Freutsmiedl:** Ja, genau. Genau. Er draht hinter, also er fängt hinter an zum spinnen und der Misty schießt am Schluss vor. Außer man macht ihn zum Heli, dann draht er zum Heli. Und das ist so das einzige Manöver. Es ist ein Anfangsmanöver,

[00:32:11] aber ich mag es einfach nicht. Ich mag es nicht. Ich kann alles fliegen, aber ich mag keinen Misty Heli nach links. Das ist gefährlich.

[00:32:19] **Lucian Haas:** Macht man nicht. Vorhin gab es noch einen anderen Begriff, den du genutzt hast. Reverse. Was ist das?

[00:32:27] **Daniela Freutsmiedl:** Erklärt man gut. Reverse ist, wenn ich jetzt einen Misty nach links mache, also ich nehme im Pendel einen Schwung und mache einen Misty nach links, dann spinne ich den Misty nach links. Das heißt, die Drehbewegung vom Schirm ist nach links. Und wenn ich da drauf hin jetzt kein Linksheli mache, sondern einen Rechtsheli, also der Richtungswechsel vom Heli ist dann der Reverse. Das heißt, der Misty nach links mit anschließendem Heli nach rechts ist ein Reverse.

[00:32:58] **Lucian Haas:** Das heißt, die Drehrichtung an der Hochachse wird gedreht. Also reversed. Also einfach von links nach rechts oder von rechts nach links. Genau.

[00:33:08] **Daniela Freutsmiedl:** Das können fast alle machen, wie ein Sat. Sat ist, glaube ich, nur die meisten ein Begriff. Man kann auch einen Sat machen. Den kann man zum Beispiel nach links machen, einen Sat. Den kann man dann ganz langsam abreißen, den Sat. Und dann nach rechts im Heli dran lassen. Das wäre dann ein Sat -Heli -Reverse.

[00:33:28] **Lucian Haas:** Da kommt einiges zusammen. Ja. Du hast jetzt, du hast gesagt, am Anfang noch kein Agro angefliegen, hat sich aber interessiert. Dann hast du angefangen, hast vor allem erst mal diese Sackflug geübt, ohne ein Jahr wirklich in Sackflug zu gehen und so weiter. Wie ging es dann weiter, dass du wirklich mal dahin gekommen bist, zu sagen, ich fliege einen Agro Wettbewerb mit?

[00:33:52] **Daniela Freutsmiedl:** Es ging, also ab da an, wo ich dann wirklich Heli trainiert und probiert habe, ist es relativ schnell gegangen. Ich weiß noch mal, wer es war, aber irgendwer hat zu mir mal gesagt, der hat gefragt, was ich fliege. Da habe ich gesagt, ja, ich probiere Heli. Und dann hat er zu mir gesagt, ach, wenn du Heli probierst, dann kannst du jetzt eh schon auch fast alles probieren. Dann probiere doch mal Misti, probiere mal einen Sat. Dann habe ich mir schon ein paar Manöver aufgezeigt, die ich probieren soll. Dann habe ich mir gedacht, okay, wenn der das sagt, dann wird das so stimmen. Und dann habe ich,

[00:34:23] ich habe wenig Videos damals, aber ich hätte mir wahrscheinlich mehr Gedanken machen sollen. Ich habe es dann einfach ausprobiert. Theo, die Blick, glaube ich, ist jeder. Jeder Begriff ist ein sehr bekannter französischer Akro -Pilot, der YouTube -Tutorials macht. Die habe ich mir angeschaut. Aber nicht ganz, weil er hat immer so viel verzeiht. Oh, red nicht so viel. Und ich habe einfach immer vorgespult und geschaut, was macht er dann? Ah, er nimmt Schwung und er zirkt da an der Bremse. Und so habe ich mir dann viel Akro -Fliegen gelernt.

[00:34:55] **Lucian Haas:** Durch abgucken gewissermaßen?

[00:34:57] **Daniela Freutsmiedl:** Genau. Bis ich dann meinen ersten Retter gebraucht habe in Olydenis.

[00:35:03] Da hätte ich mir vielleicht vorher anhören sollen, was Theo in seinem Tutorial gesagt hat und nicht nur...

[00:35:10] **Lucian Haas:** Nicht nur schauen, sondern auch gucken? Nicht nur schauen, ja. Weil manchmal sagt er auch, was man vielleicht an Fehlern machen könnte oder so.

[00:35:16] **Daniela Freutsmiedl:** Genau. Das hat er da ausgiebig... Da hat er zehn Minuten vorher gedacht. Was machen wir denn? Zehn Minuten über Manöver reden. Dann kommt er zum Punkt. Er hat einiges Wichtiges gesagt, das ich dann natürlich nicht gemacht habe. Und dann bin ich in Olydenis das erste Mal meinen Retter gekannt. Ab da habe ich mir gedacht, okay, ich schaue jetzt einmal, was schiefgehen kann und schaue mir mal ein bisschen mehr die Tutorials an.

[00:35:42] Und habe dann... Der erste Infinite war 2020.

[00:35:50] Den habe ich an der Gerlitzten geflogen. Da ich einen recht dummen Flug vorher gehabt habe. Das war Mittag und an der Gerlitzten, das ist ein Berg in Kärnten, vielleicht kennen manche. Da ist die Wolke oben am Startplatz drin gehängt. Aber die Wolke war sehr klein. Wir sind hochgefahren und haben ein bisschen gewartet. Und dann habe ich... Hat die Wolke so ein ganz kleines Loch aufgemacht. Und dann habe ich mir gedacht, ah ja, in dem Loch, da sehe ich eh das Wasser. Da starte ich jetzt. Da finde ich locker durch. Die Wolke war so ein bisschen weiter weg vom Berg. Und da bin ich gestartet. Und wir sind zu viert damals rausgestartet. Und unter dem Fliegen habe ich so gemerkt, oje, dieses Loch...

[00:36:35] **Lucian Haas:** Das schließt sich schon wieder.

[00:36:36] **Daniela Freutsmiedl:** Es wäre kleiner und ich werde es vom Gleitwinkel gar nicht erreichen.

[00:36:43] Dann habe ich mir gedacht, der See ist so ein bisschen vorne rechts. Dann habe ich vor der Wolke ganz leicht nach rechts gelenkt und habe mir gedacht, da bin ich eh gleich durch, durch die Wolke. Und dann bin ich in die Wolke rein. Da hat es so eine halbe Minute gedauert. Das gibt es doch nicht. Die war so klein, die Wolke. Und ich sehe immer noch nichts. Und habe nach unten geschaut und habe überrascht, woher ich hingeschaut. Und auf einmal war es unten dunkel. Dunkel, dunkel, dunkel. Dunkel ist nicht gut. Dunkel ist schlecht. Und dann habe ich so im Augenwinkel schon die erste Tanne vorbeiziehen gesehen. Da habe ich mir gedacht, oje. Und dann hat sich die Wolke gelockert und ich habe nur noch Tannen vor mir gesehen. Okay, was hat man in der Schulung gelernt, was dir die saftigste Tanne aussuchen kann? Ich habe mir die saftigste Doppeltanne ausgesucht

[00:37:30] und bin dann reingeflogen. Ich habe keine andere Wahl gehabt. Natürlich Handy und alles hinten im Gurtzeug nicht erreichbar gewesen. Und zum Glück war das so ein kleiner Wanderweg und ich bin dann da oben im Baum gehängt und dann sind unten so Ehepärchen vorbeigegangen. Und ich habe mal runtergewunken, so hey.

[00:37:51] Drei hatte ein bisschen Hilfe, ob sie die Bergrettung rufen können. Es ist eine lange Geschichte auf alle Fälle und ich habe mich die Bergrettung von Kärnten dann da sicher rausgeholt.

[00:38:01] **Lucian Haas:** Nach ein paar Stunden erst wahrscheinlich, oder? Hat zwei

[00:38:03] **Daniela Freutsmiedl:** Stunden gedauert, ja. Das war eine gute Tanne.

[00:38:09] Und dann war ich unten am Landeplatz, habe meinen Schirm angeschaut und dann habe ich gedacht, ich bin so dumm, dass ich da gestarrt bin. Das Wetter war dann super schön und an dem Tag habe ich mir gedacht, jetzt ist schon so viel schiefgegangen.

[00:38:22] **Lucian Haas:** Probiere ich noch ein Infinite.

[00:38:24] **Daniela Freutsmiedl:** Genau, da habe ich gesagt, das kann nicht noch mehr schiefgehen, weil eine Sache, also es ist immer, an einem Tag kann nicht so viel schiefgehen, habe ich mir gedacht. Okay, dann habe ich auch nicht gefragt, wie man denn den Infinite fliegt. Ich habe vorher, ich glaube, drei, vier Mal rhythmisch geflogen, das habe ich für ungut empfunden, weil es hat mir einfach nicht gefällt. Dann habe ich halt jemanden gefragt, wie man Infinite fliegt. Die Christina war das, eine Tschechin, die damals schon relativ gut aggro geflogen ist und die hat dann gesagt, du machst einfach eine Spirale auf die eine Seite, wartest, bis der Schirm über dir ist und dann ziehst du den Sat 3, hebst

den kurz und lässt ihn los. Ja okay, jetzt ist es einfacher.

[00:39:07] Dann bin ich dann raufgefahren und das war dann mein erster Infinite und der war super. Also da habe ich dann wirklich ein Talent gehabt.

[00:39:14] **Lucian Haas:** Wie viele Überschlüge hast du direkt beim ersten gemacht oder war das einfach nur einer und dann war es schon wieder vorbei?

[00:39:18] **Daniela Freutsmiedl:** Na, ich glaube fünf bis sechs. Also ich habe das richtig gut gemacht. Ich war sehr erschrocken, dass ich so lange drinnen geblieben bin, weil sie hat gesagt, heb dich oben fest und du wackelst raus und ich bin da drinnen. Aber du

[00:39:30] **Lucian Haas:** wusstest, wie du den auch ausleitest, also dass du dann nicht die Gefahr hast, ins Segel zu fallen oder so?

[00:39:35] **Daniela Freutsmiedl:** Genau, sie hat gemeint, wenn ich nur die Hände oben halte am Schirm, der Schirm kann das. Also ich habe auch sehr viel Vertrauen zum Schirm gehabt. Das hat mir sehr viel geholfen. Ich habe gewusst, der Schirm kann das. Aber wenn ich die Hände nur oben halte, dann wackelt man auf einer Seite wieder raus und dann landet man im Sat. Das ist eigentlich idiotensicher, wenn man nicht auf die Bremse kommt. Sie hat ja gesagt, du darfst nicht auf die Bremse kommen. Dann Sat einleiten, kurz halten, und oben festhalten. Und

[00:40:03] **Lucian Haas:** das hat super funktioniert. Das heißt, wenn er nicht genügend Schwung mehr hat, fällt er automatisch in den Sat?

[00:40:10] **Daniela Freutsmiedl:** Genau, er muss am Anfang schon genügend Schwung haben, dass er reingeht, dass er auch zweimal drüber geht. Und dann, wenn er schief wird, fällt er automatisch in den Sat raus.

[00:40:19] **Lucian Haas:** Das heißt, wenn man Sat fliegen kann und den Sat vernünftig ausleiten kann, ist Infinite eigentlich ein verhältnismäßig sicheres Manöver, solange man nicht auf die Bremse geht.

[00:40:29] **Daniela Freutsmiedl:** Genau. Und man muss gut spiralen können. Wenn man die Spirale noch gut ausleiten kann. Das sind die zwei Punkte, die man für Infinite kennen muss.

[00:40:38] **Lucian Haas:** Das heißt, Infinite, was immer so als das Mega -Manöver gilt, ist es letzten Endes gar nicht das Schwerste?

[00:40:46] **Daniela Freutsmiedl:** Es ist das Einfachste. Es ist halt das mit am meisten Gefahr verbunden, wenn man einfach über den Schirm drüber geht. Das hat die Gefahr, dass mein Segelfeld wirklich da und präsent ist. Aber vom Skill -Level her ist es eines von den einfachsten Manövern. Weil man muss nur spiralen, Spirale aufstellen, Sat loslassen. Man braucht viel Eier dazu.

[00:41:12] **Lucian Haas:** Don't do this at home, kann man hier nur sagen. Guckt euch ganz viele Tutorials von Theo de Blick an mit allen Erklärungen dazu und wahrscheinlich noch fünf Tutorials von anderen auch noch. Und bevor ihr das alles zu Hause irgendwie probiert. Aber ansonsten ist es ein ganz leichtes Manöver. Aber dann konntest du irgendwann diesen, oder du hast es gemacht, dann hast du gesagt, ah, jetzt kann ich Infinite. Und dann hast du gesagt, wenn ich Infinite kann, kann ich auch mal einen Agro Wettbewerb mitfliegen?

[00:41:38] **Daniela Freutsmiedl:** Ja, genau. War eigentlich genauso meine Meinung. Ich habe gesehen, die Frauen, die mitfliegen in die Agro -Wettbewerbe, die fliegen so okay, aber die fliegen auch nicht mehr als nur Infinite. Und dann habe ich mir gedacht, okay, also wenn ich Infinite kann, also ich habe gewusst, ich werde nicht super gut sein. Aber ich habe mir gedacht, ich kann auf alle Fälle mal mitfliegen. Und ich wollte einfach auf so einem Raft landen. Das sieht man in den Videos. Da gibt es einen Raft im Wasser, so eine Art Luftmatratze im Wasser, auf der man dann landen soll. Und das wollte ich unbedingt machen. Da habe ich mir die Videos angeschaut. Da

[00:42:12] **Lucian Haas:** habe ich mir gedacht,

[00:42:12] **Daniela Freutsmiedl:** das sieht so toll aus einfach. Auch wenn ich schlecht fliege, ich mag da einfach mitfliegen. Und das Ganze hat mich dann sehr gepusht. Ich habe dann vor

[00:42:25] dem Wettbewerb, das war 2020, da war ich ein bisschen gehypt. Da habe ich mir gedacht, ich kann jetzt Infinite fliegen. Ich fliege voll toll. Und das hat mir dann einen schweren Unfall beschert in der Türkei.

[00:42:38] **Lucian Haas:** Hast du es übertrieben? Ich bin

[00:42:40] **Daniela Freutsmiedl:** bei Bedingungen gestartet, die nicht gut zum Fliegen waren. Also wir waren am Startplatz und der Wind war sehr stark. Und es ist immer wieder von links und von rechts von der Seite gekommen. Es sind sehr starke thermische Ablösen gekommen. Und ich war aber da gerade nur so in dem Mut. Ich habe gesagt, mir kann nichts passieren. Ich beherrsche den Schirm so gut. Ich starte raus und habe mir gedacht, wenn er einklappt, dann geht er wieder auf.

[00:43:09] Dann habe ich eine ruhige Phase abgewartet. Es ist eine ruhige Phase gekommen. Und dann bin ich gestartet und ich bin gelaufen. Und dann habe ich mir gedacht, für den starken Wind hebe ich nicht ab. Und das war so komisch. Vor mir sind schon Tandems rausgestartet. Die haben alle Klapper gekriegt. Das hätte mir einfach ein Zeichen sein sollen. Das sind Bedingungen, da startet man nicht. Und da sind Tandems über den Startplatz rüber geschliffen. Und viele kennen, glaube ich, den Startplatz in den Lüdenis. Der ist halt nicht aus weicher Wiese. Der ist aus harten Betonsteinen. Und mich hat es dann nach dem Starten gleich 15, 20 Meter in die Luft gerissen. Also instant stehend nach oben. Ich habe dann, ich glaube, einen 80 -Prozent -Klapper gekriegt.

[00:43:55] Er ist wieder aufgegangen. Aber in dieser Pendelbewegung bin ich dann sehr stark unten auf dem Beton. Eingeschlagen. Also wirklich

[00:44:05] **Lucian Haas:** 15 Meter hochgerissen und genauso wieder abgesetzt so ungefähr?

[00:44:09] **Daniela Freutsmiedl:** Ja, ungefähr. Also der Schirm hat sicher was gedämpft, glaube ich. Weil es war ein bisschen was über mir. Der hat sicher was abgefangen. Aber der Aufprall war sehr, sehr stark. Ich habe aber gleich gemerkt, da ist was kaputt.

[00:44:23] **Lucian Haas:** Und was war kaputt? Ich habe immer

[00:44:24] **Daniela Freutsmiedl:** noch gedacht, es war der zwölfte Brustwirbel. Den hat es mal zertrümmert. Und das ist nicht cool in der Türkei.

[00:44:32] **Lucian Haas:** Ist auch in Deutschland nicht cool, glaube ich. Aber der zwölfte Brustwirbel zertrümmert, ist nichts Cooles, würde ich mal sagen.

[00:44:40] **Daniela Freutsmiedl:** Und die haben halt keinen Hubschrauber da. Dann geht es erst einmal mit dem Sanker, der schon oben vor Ort war, weil der Startplatz jetzt hier ist. Die waren schon da, das war super. Geht es dann auf einer Holzpritze die 2000 Meter runter. Also die haben keinen so einen coolen Vakuum. Du wirst da auf die Holzliege geschnallt und dann geht es da ungefähr 50 Minuten lang. Den Berg runter und ins Krankenhaus. Und da haben sie halt festgestellt dann, dass er zertrümmert ist. Und ich wollte mich nicht in der Türkei operieren lassen. Aber nach fünf Tagen habe ich dann so leicht das Gefühl in die Beine verloren. Also auf der Hinterseite so gekribbelt. Die Fußsohlen habe ich so fast nicht mehr gespürt. Und der Arzt hat gesagt, es muss operiert werden. Ich kann nicht auf Deutschland fliegen.

[00:45:26] Ich kann nicht transportiert werden. Und dann habe ich mich dort operieren lassen. Der Kanal

[00:45:31] **Lucian Haas:** drückte im Grunde. Genau.

[00:45:33] **Daniela Freutsmiedl:** Das hat er am Anfang noch nicht gesehen. Nach der OP hat er gesagt, das war schlimmer als gedacht. Ich weiß bisher noch nicht genau, was die da gemacht haben. Er hat gesagt, er hat ein bisschen Knochenmaterial entfernen müssen, dass das Rückenmark wieder Platz hat, weil es angeschwollen war.

[00:45:52] Und ja, die Zeit in der Türkei war hart im Krankenhaus. Also die Hygiene ist sehr fragwürdig da. Ich meine, du

[00:46:04] **Lucian Haas:** als Krankenschwester kannst das ja wahrscheinlich noch besser beurteilen. Siehst dann genau, was machen die denn hier? Man

[00:46:10] **Daniela Freutsmiedl:** hat nicht einmal so eine Notklingel gehabt. Das Essen muss man sich selber holen. Das heißt, es kommt dann ein Essenswagen durch und der schreit jähmeck.

[00:46:21] Konntest du denn laufen? Weil du sagst, selber holen? Genau, die ersten Tage habe ich nicht aufstehen dürfen, weil der Bruch noch nicht stabil war. Und das war einen Tag nach der OP, da habe ich auch noch nicht aufstehen dürfen sollen alleine. Und da schreit halt der Essenswagen jähmeck und ich schreie auf Englisch, dass ich nicht aufstehen kann. Sie sollen mir das bitte bringen.

[00:46:44] Nichts. Also in der Türkei, die sind sehr auf die Familienmitglieder angewiesen. Da sind bei jedem Patienten die Familie dabei. Bei mir war der Sigi dabei, der war nur an dem Tag mal kurz was organisieren. Und der war jeden Tag im Krankenhaus dabei. Der hat mich da sehr unterstützt.

[00:47:05] Und seit dem Tag bin ich sehr viel vorsichtiger geworden. Also das war mir dann ein sehr großer Denkmalszettel, dass egal wie gut man fliegt, es gibt einfach Bedingungen. Da hast du mit deinem Gleitschirm nichts in der Luft verloren. Du bist da platt im Wind. Und ich glaube, es hat mich vor Schlimmeren geschützt. Ich war in der Zeit einfach so gehypt, weil ich so früh, so schnell gelernt habe. Und wenn das nicht passiert wäre, glaube ich, war irgendwann was anderes passiert. Vielleicht was Schlimmeres.

[00:47:34] **Lucian Haas:** Das heißt, so ein Unfall war für dich dann wie so eine Läuterung, wo du sagst, okay, ich will zwar weiterfliegen, aber wenn auf einem sicheren Niveau.

[00:47:44] **Daniela Freutsmiedl:** Genau. Der Arzt hat mich noch ausgedacht. Die ersten drei Tage, wo ich im Krankenhaus gelegen bin, habe ich mir gedacht, ich fliege nie wieder. Ich habe absolut keinen Bock mehr. Ich habe ein schönes Krankenzimmer gehabt mit Blick auf den Berg, mit Blick auf den Babadag. Ich habe die dann fliegen sehen. Und dann nach der OP, als ich gewusst habe, es wehrt wieder. Ich habe dann so aufstehen dürfen. Und dann habe ich einen Arzt gefragt, wann ich wieder fliegen darf. Und der hat mich auch geschaut, ob ich spinne. Frühestens in einem Jahr. Oh Gott. Okay.

[00:48:15] **Lucian Haas:** Wie lange hat es dann gedauert? Acht Wochen.

[00:48:20] Du hattest einen zertrümmerten Brustwirbel. Dir musste Knochen rausgenommen werden und sonst was, damit das wieder abschwilt. Du hättest schon fast vielleicht ein bisschen Lärm, Lähmungserscheinungen gehabt und sowas. Aber acht Wochen später warst du wieder in der Luft.

[00:48:33] **Daniela Freutsmiedl:** Also nicht abgerufen. Ich habe mich in Deutschland untersuchen lassen. Und irgendwann habe ich das okay gekriegt, neun Kilo zu tragen. Da habe ich gedacht, warte mal, neun Kilo.

[00:48:46] Dann habe ich meinen Leichtschild, mein Leichtschildzeug, mein Wendegurtzeug und alles drauf. Und das hat 8,5 Kilo gehabt. Okay.

[00:48:56] **Lucian Haas:** Ich habe das ärztliche Go. Ich kann wieder fliegen gehen. Genau. Also ich war halt

[00:49:00] **Daniela Freutsmiedl:** sehr vorsichtig am Anfang. Ich habe gleich nach dem Unfall, ich habe sehr viel trainiert. Also trainiert in Anführungszeichen. Ich habe gesagt, dass ich sehr schnell mobil wäre. Ich bin vier Wochen danach schon wieder am Berg an Hochfällen bei uns raufgegangen. Mit Schmerzen zwar. Also das hat ultra weh gemacht.

[00:49:21] Das Schlimmste war, dass ich immer runtergehe, weil das so viele Erschütterungen im Rücken gemacht hat. Und als ich dann das okay gehabt habe, neun Kilo zum Tragen, habe ich mir gedacht, das macht eigentlich mehr Sinn, vorsichtig runter zu fliegen, als runter zu gehen.

[00:49:37] Und dann bin ich, also am Anfang halt nur mit dem Leichtschild geflogen. Dann habe ich auch mal, ich denke, die Emily gewogen. Dann habe ich mir gedacht, okay, da komme ich ja nur auf neun Kilo, ein bisschen über neun. Und dann habe ich Hike in Akro, also nicht Akro, aber ich habe halt dann, bin halt rausgeflogen und habe Helis gemacht. Also wirklich vorsichtig gewesen.

[00:49:56] **Lucian Haas:** Sackflug geübt wieder.

[00:49:58] **Daniela Freutsmiedl:** Genau. Minimalfahrt ein bisschen gemacht.

[00:50:03] Und bis ich halt wirklich das okay vor die Erde, also die haben ja nie das okay gegeben. Ich habe dann nur gefragt, wann es okay ist, dass ich, ich bouldere und kletter auch gerne. Da habe ich gesagt, wann es okay ist, dass ich wieder auf eine Boulderplatte fahre von so zwei, drei Metern. Und als ich das okay gehabt habe, habe ich dann wieder das Akrofliegen angefangen. Weil das war so für mich, wenn ich so von drei Metern auf eine Matte runterfallen kann, das kann ich ungefähr vergleichen mit einem Retterabgang. Also ich habe einen sehr guten, großen Retter. Und mit dem kümmerge ich ungefähr so auf, als würde ich beim, also besser sogar, als würde ich beim Bouldern runterfallen. Und als das wieder okay war vor die Ärzte, habe ich gesagt, dann fliege ich wieder. War aber sehr viel vorsichtig. Also es hat schon einige Monate gedauert, bis ich, also bis ich allgemein wieder Vertrauen gehabt habe, hat es zwei Jahre gedauert.

[00:50:54] Also ich bin zwei Jahre rausgeflogen und habe immer Angst gehabt, dass nach dem Starten in Thermik das hier mal klappt.

[00:51:01] **Lucian Haas:** Aber die Angst war vor der Thermik jetzt gar nicht. Bei den Manövern selber hattest du keine Angst, sondern es war turbulente Luft, dass es dich da wieder hochreißt. Das hing dir im System einfach fest.

[00:51:14] **Daniela Freutsmiedl:** Genau, das ist sehr lange. Es ist immer noch da. Also jetzt, wenn super thermische Bedingungen sind, ich starte nicht raus. Das ist mir der Flug dann nicht wert. Also das hat wirklich was hinterlassen. Aber beim Manövern war es okay. Da ist ja nichts passiert gewesen. Das habe ich, Manövern ist eh, das ist so abgesteckter Raum. Da habe ich meine eigene Box. Da weiß ich, in einer gewissen Höhe höre ich auf. Da habe ich einen Retter, den ich ziehen kann. Das ist für mich relativ sicher. Sicherer als bei thermischen Bedingungen in den Staaten sogar.

[00:51:45] **Lucian Haas:** Weil es für dich berechenbar ist.

[00:51:47] **Daniela Freutsmiedl:** Genau, ich kann das Risiko halt selber stellen. Also ich kann jetzt sagen, ich fliege in dieser Box, da wo ein Kösten, eine gute Wiese unten ist, da kümmerge ich mich mit meinem Retter schön auf. Ich höre in dieser Höhe auf, da mache ich nichts mehr. Wenn es mir nicht so gut geht, mache ich leichtere Manöver, wenn ich ein bisschen pushen mag. Also es liegt halt in meiner Hand, was ich mache. Und nicht in der Hand von irgendwie, von einem Leerotor oder von Thermik, dass ich eine Klappe bekomme. Das liegt halt nur an mir. Und wenn ich mir vertraue und ich das kann, ist es für mich sicher.

[00:52:22] **Lucian Haas:** Gibt es trotzdem beim Agrofliegen Momente, Manöver oder sonst was, wo du auch mal sowas wie Angst hast?

[00:52:29] **Daniela Freutsmiedl:** Ja.

[00:52:33] Ich habe vorher von diesem Misti erzählt. Den Misti, den kann man jetzt nochmal ein bisschen schwieriger machen, indem man den eingetwistet macht. Also Misti war das, wo man geschaukelt hat und in der Aufwärtsspendelbewegung den Schirm gespinnt hat. Das kann man getwistet machen. Das heißt dann Twisty Twist. Das heißt, man macht den twistet und in dem Moment, wo der Schirm spinnt, twistet man sich in die andere Richtung ein, in die Gegenseite. Okay. Es hört sich sehr einfach an und dann muss man diesen schießenden Sturm stoppen. Dieses Manöver hat mir nur letztes Jahr vier Ritter besorgt. Okay. Weil es einfach für mich oder auch für viele andere schwierig ist, wenn man sich von einer Seite auf die andere Seite twistet bei dem Manöver, das Schießen vom Schirm dann abfängt.

[00:53:25] Das ist dann die Kunst, dass der Schirm nicht weiterschießt, dass er keinen Frontklapper kriegt. Wenn man einmal ein bisschen zu viel stoppt, landet er im Flyback. Dann ist man im twisted Flyback. Hat man dann nur eine Hand ein bisschen zu tief, twistet einen ein, lässt eine Hand los, schießt den Schirm wieder. Das ist das Manöver, vor dem habe ich jetzt noch sehr viel Respekt, weil da bin ich in die Kappe reingefallen.

[00:53:49] **Lucian Haas:** Und wie bist du wieder rausgekommen? Durch Glück auch?

[00:53:53] **Daniela Freutsmiedl:** Auch. Da ist sicher sehr viel Glück dabei gewesen. Das war ein schöner Sommertag in Kösten. Da war es sehr, sehr thermisch. Und ich habe einen 14 -Quadratmeter -Schirm. Da habe ich damals mit

meinem Sigi, mit meinem Freund, wir haben uns ein bisschen gezoft. Ich bin alleine hochgefahren, habe einen Flug gemacht, habe das Manöver, dieses twisty -twist -Manöver schon gemacht und wollte landen. Und am Landeplatz war so viel Thermik, dass ich einen großen Kreis gemacht habe und ich war wieder fast auf Startplatzhöhe. Und dann lande ich nicht. Dann habe ich auftrat, habe nochmal einen Rand gemacht und habe gemerkt, unten gehen so viele Böen, thermische durch. Und dann, das mache ich auch immer, wenn die Luft sagt, ich soll nicht landen, dann lande ich nicht. Dann ist es wieder hochgegangen. Dann habe ich mir gedacht, okay, wenn es wieder hochgeht, dann lande ich halt nicht.

[00:54:40] Dann bin ich zum Berg geflogen und in der Zeit ist mein Freund, der Sigi, rausgeflogen. Dann habe ich ihm bei seinem Rand zugeschaut und er hat ein Manöver verkackt und ist dann am Retter gehängt. Und dann, wir haben uns halt gezoft und wir haben uns gemacht wie Idioten. Ich habe gesehen, er hat es gleich im Griff gehabt mit dem Retter. Wir haben einen Steuerbahnretter, einen, einen Beamer von High Adventure. Und ich habe gesehen, er hat es voll im Griff und das schaut sicher aus. Dann bin ich rausgeflogen und habe mir gedacht, jetzt muss ich einem beim Retterbacken helfen. Und es ist sehr hochgegangen. Also ich habe eine gute Höhe gehabt, den Kösten, Gott sei Dank. Dann habe ich wieder das Manöver probiert, bin im Flyback gelandet. Ich habe ein bisschen zu viel gebremst und dann bin ich ein bisschen mit der Bremse hoch und das mit verbunden mit meinem kleinen Akkuschild und mit der Thermik hat dann dazu geführt, dass das Schild, so, so stark schießt.

[00:55:34] Ich bin, ich habe dann nur schießen gesehen und siegen nur unter mir. Und in dem Moment habe ich gedacht, bitte nicht. Und ich bin dann mittig ins Segel reingefallen

[00:55:43] und das ist ein recht grausames Gefühl. Also man hört dann gleich diese Fackel, das macht und in dem Moment ist die Zeit sehr langsam vergangen. Ich habe so, so nach rechts unten geschaut und da habe ich ein kleines Stück Wiese gesehen. Da habe ich gedacht, super, rechts da ist mein Retter. Dann habe ich die ganzen Leinen vom Retter weggeschoben, so als hätte ich alle Zeit. Ich glaube, das ist relativ schnell gegangen. Also für mich war das so da, da haben wir die Leinen weg und habe dann den Retter rausgeholt und habe ihn durch das Loch rausgeschmissen und habe nur gesehen, die Leinen strecken sich, der Container geht weg und dann war er aus dem Sichtfeld raus und im ersten Moment habe ich gedacht, ja, er geht gut auf. Und im zweiten Moment habe ich dann gedacht, oh, ich bin im Freifall.

[00:56:30] Und dann habe ich mich ganz klar gemacht und angespannt. Ich habe in dem Moment Angst gehabt, dass mir das Genick bricht, weil ich so schnell gefallen bin. Ja. Aber war nicht so sehr. Er ist mit einem richtigen Schnalz aufgegangen und dann bin ich erst einmal eine Viertelstunde am Retter gehängt, weil es so thermisch war. Viertelstunde? Viertelstunde, ja. Aber ich habe den Landeplatz besser getroffen als manche am Schild wahrscheinlich. Ich habe eine lange Zeit gehabt.

[00:56:57] **Lucian Haas:** Was geht einem durch den Kopf, wenn man im Grunde vielleicht gerade dem, man kann es ja so fast sagen, dem Tod von der Schippe oder dem Tod, der aus dem Schild gesprungen ist, so ungefähr. Und dann eine Viertelstunde da hängt, bis du wirklich sicheren Boden unter den Füßen hast. Also was geht einem da für Gedanken durch den Kopf?

[00:57:21] **Daniela Freutsmiedl:** Mein Hirn ist da unglaublich dumm in sowas. Dumm? Ja, unglaublich. Ich habe mir im ersten Moment gedacht, um Gott, was denken denn die anderen, als wenn jetzt da zwei Retter landen. Also ich habe nicht gedacht, oh Gott, ich lebe noch. Ich habe mir erst gedacht, um Gott, was denken denn die anderen, wenn jetzt da zwei Leute am Retter sind. Das war so der erste Gedanke.

[00:57:44] Und ich habe gar nicht viel, also in der Zeit, wo ich am Retter kenne, gar nicht viel nachgedacht. Ich habe meinen Schild halt schon bei mir gehabt. Ich habe Steuern können. Ich bin dann erst Richtung Kössen in die Ortschaft ein bisschen gegen den Wind reingeflogen, weil viel Wind war. Dann bin ich zurückgeflogen, habe mich in den Wind gestellt und habe eigentlich nur gepeilt, dass ich gut runterkomme.

[00:58:04] **Lucian Haas:** Also du warst beschäftigt eigentlich auch.

[00:58:07] **Daniela Freutsmiedl:** Ja. Und unten war dann, als ich gelandet bin, erst mal, puh,

[00:58:13] durchgeschnauft und so, hey, muss das dieses Manöver wirklich sein? Muss es wirklich sein, dass ich da so etwas Dummes mache? Ich mag ja Spaß beim Fliegen haben. Es geht ja nicht darum, wer bringt sich da am lustigsten um, sondern ich mag Spaß dabei haben. Und ich habe auch dann aufgehört, das Manöver erst mal zu machen. Für zwei Wochen. Für zwei? Ja, okay. Das ist dann der innerliche Ehrgeiz.

[00:58:43] Leider gibt es kein Video davon, weil sonst hätte ich geschaut, was für Fehler ich mache. Wenn ich weiß, welchen Fehler ich mache, dann ist es für mich gut, weil dann mache ich den Fehler nicht mehr und es passiert nicht mehr. Und ich habe auch kein Video gehabt, aber ich habe ungefähr gewusst, was ich falsch gemacht habe.

[00:58:58] **Lucian Haas:** Ist das, kurze Frage zwischendurch, ist das wirklich so, dass wenn du deinen Fehler einmal siehst im Video, dann machst du ihn nicht mehr? Also ist das wirklich so ein Lernen, dass du sagst, okay, wenn ich es einmal vor Augen geführt hatte, das war es, dann kann ich das so einprogrammieren? Mach das nicht mehr. Also wenn

[00:59:17] **Daniela Freutsmiedl:** es ein ganz schlimmer Fehler war, wie der, kriege ich es hin, ja. Aber wenn es jetzt ein Fehler ist, wo nur die Hand ein bisschen zu tief ist, dann weiß ich, die Hand ist zu tief, ich flick raus und ich mache es wieder und die Hand ist wieder zu tief. Was ist denn los? Das mache ich dann so oft, bis ich es wirklich mal hinkriege, den Fehler nicht mehr zu machen. Aber bei sowas, also wo das passiert war,

[00:59:40] waren beide Hände einfach zu tief und ich habe den Flyback einfach ein bisschen loslassen und das werde ich nie wieder in meinem Leben machen, dass ich, wenn ich eingetwistet im Flyback bin, werde ich den Schirm nie wieder fliegen lassen. Lieber schmeiße ich einen Retter, lieber twistet es mich zehnmal ein und ich schmeiße einen Retter, als versuche ich das nur irgendwie zu basteln und lassen fliegen und werde ich nie wieder machen.

[01:00:05] **Lucian Haas:** Mhm. Du hast gesagt, zwei Wochen später hast du das Manöver wieder probiert. Ja. Was treibt dich da an, im Grunde immer an dieser Grenze auch zu gehen oder auch zu sagen, nee, ich will aber dieses Manöver können, obwohl ich mich damit vielleicht wirklich auch in gewissermaßen in Lebensgefahr bringe?

[01:00:24] **Daniela Freutsmiedl:** Ja. Ich weiß, da ist irgendwas ganz tief in mir drin, das ist verbunden mit ein bisschen Ehrgeiz. Also wenn ich mir was in den Kopf gesetzt habe und sieg, ist es machbar, weil es machen ja andere. Und ich das können mag, dann treibt mich irgendwas unterbewusst an und sagt, mach das, also mach es jetzt vorsichtiger, mach es nicht so wie vorher, sondern mach das. Ich weiß auch nicht, was es ist, ob es der Ehrgeiz ist, ob es Ego ist. Wenn ich sehe, dass jemand das macht und dass es möglich ist, mag ich das auch probieren und schauen, ob ich das auch kann.

[01:01:03] **Lucian Haas:** Und fliegst du das dann, wenn du das überhaupt so abschätzen kannst, fliegst du das dann hauptsächlich für dich oder auch, weil du sagst, das Ego und sonst was, hauptsächlich auch für andere? Also genauso wie wenn du da am Retter hängst und gesagt hast, oh scheiße, jetzt die unten, was denken die jetzt? Da hängen jetzt zwei am Retter. Also wie doof sind die eigentlich? Die können es ja nicht oder was auch immer.

[01:01:24] **Daniela Freutsmiedl:** Genau. Also

[01:01:24] **Lucian Haas:** wie viel von deinem Antrieb ist eigentlich nicht intrinsisch, also kommt aus dir heraus, sondern auch extrinsisch von außen, dass da jemand, dass du gefangen hast, dass du gefallen willst oder imponieren willst oder sowas?

[01:01:38] **Daniela Freutsmiedl:** Habe ich selber auch schon mal drüber nachgedacht, für wem und für was man das eigentlich macht. Ich bin auf keinen Schluss gekommen. Ich habe mir mal gedacht, ich habe mir dann vorgestellt, gäbe es absolut gar keine Menschen auf der Welt. Also gab es überhaupt gar keinen. Darf ich dann auf Kosten fahren und am Tag zehn Flüge machen? Das weiß ich nicht. Also es macht, natürlich mache ich es, weil es Spaß macht, aber man, ob ich es nur allein machen würde, wenn gar keiner gleiten würde, würde ich es wahrscheinlich auch machen, weil ich etwas Neues machen würde. Aber ist die Frage, ob du

[01:02:14] **Lucian Haas:** dann die Grenzen so ausloten würdest oder ob du dann eher sagen würdest, vor allem nach so einer Erfahrung mal, wo du sagst, eigentlich war das schon an der, also für mich in dem Moment an der Grenze. Es hätte wirklich auch schiefgehen können. Will ich diese Grenze so ausloten oder will ich einfach nicht grundsätzlich weiterhin Spaß haben? Aber dann lasse ich diesen Tag, den Teil des Spaßes halt aus. Es gibt ja noch 99 andere Manöver, die ich wahrscheinlich auch noch fliegen könnte. Ich

[01:02:40] **Daniela Freutsmiedl:** glaube, das hängt bei mir ein bisschen mit Spaß zusammen, weil wenn ich, wenn ich alles perfekt kennengelernt habe, also wenn ich jetzt ab dem ersten Jahr alles perfekt geflogen war, dann hätte ich das Aggrofliegen, glaube ich, aufgehört, weil dann konntest du ja alles. Dann ist, ich glaube, dieser bisschen, dass das Zusammenspiel zwischen etwas Neues lernen, Adrenalin, das dann mal können und das spielt alles zusammen. Und wenn ich es alles kennengelernt habe, dann würde ich es nochmal machen, weil dann wäre es, glaube ich, langweilig. Das ist wie, wenn ich zehnmal den gleichen Berg raufgehe und runter darf. Irgendwann hast du den Berg gesehen und den Weg gesehen und irgendwann weißt du das und dann braucht man was Neues. Das ist bei mir, glaube ich, sehr stark.

[01:03:22] **Lucian Haas:** Welche Rolle spielen dabei für deine Motivation die Wettbewerbe? Also du trainierst ja ganz, ganz viel, gehst ganz viel fliegen. Da fliegst du hauptsächlich für dich, weil du die Sachen können willst. Aber bei Wettbewerben musst du dann dein Können zeigen, aber dich auch mit anderen punktemäßig direkt vergleichen oder du wirst verglichen. Was, wie viel von deiner Motivation zu sagen, ich will auch wirklich so viel trainieren, hat mit diesen Wettbewerben dann direkt zu tun?

[01:03:49] **Daniela Freutsmiedl:** Also das Wettbewerb Fliegen hat mir gelernt, sauber zu fliegen. Ein sauberer Horst, es darf kein Öhrchen reinkommen. Also die bewerten die Sauberkeit des Manövers. Sobald sich ein Öhrchen einrollt oder der Heli schräg nicht ein Achselrad, gibt es auch einen Abzug. Und auf das habe ich vorher nie Wert gesetzt. Das war oder so Connections wie Misty Heli. Wenn der Misty stehen bleibt und dann zum Heli erst trat, ist das kein schöner Misty Heli. Und da habe ich nie Wert draufgesetzt, bis ich Wettbewerb geflogen bin. Und dann habe ich mir gesagt, das ist ja kein schöner Misty Heli, was du da fliegst. Und das hat mich dann dazu gebracht, die Manöver, die ich konnte, schöner zu fliegen.

[01:04:30] **Lucian Haas:** Also Wettbewerb ist so der Anreiz zur Perfektion?

[01:04:33] **Daniela Freutsmiedl:** Ja. Am Anfang. Jetzt ist es allgemein, weil ich es einfach schön fliegen mag. Aber am Anfang war das Wettbewerb fliegen das, was mich zum wirklich perfekt fliegen getrieben hat. Und jetzt gibt es ein paar Manöver, die ich nur mache zum Wettbewerb fliegen. Das sind aber hauptsächlich kleinere Manöver. Also es gibt einige Manöver, was sich wie Twisted Infinite momentan. Das fliege ich nicht im Wettbewerb. Das fliege ich einfach für mich, weil es mir Spaß macht. Und es gibt ein paar Manöver, die ich jetzt nur für einen Wettbewerb gelernt habe, die viel Punkte geben. Zum Beispiel? Die mir jetzt aber auch Spaß machen. Hört sich blöd an, aber Opposite McTwist.

[01:05:15] **Lucian Haas:** Opposite McTwist, was ist das?

[01:05:17] **Daniela Freutsmiedl:** Genau. Also ein McTwist ist so etwas ähnliches wie ein Misty, nur dass man den aggressiver abreißt. Also man nimmt Schwung. Das war das Manöver, was mein erster Retter war. Man nimmt Schwung. Und genau wenn man unter dem Schirm am tiefsten Punkt ist, reißt man mit ziemlich aller Gewalt den Schirm einseitig negativ ab. Und dann spinnt der Schirm nicht 360 Grad, sondern er spinnt ultraschnell 720 Grad. Und normal nimmt man immer auf die Seite Schwung, wo man den dann abreißt. Das heißt, ich nehme zum Beispiel einen Viertel, Viertel oder halben Turn Schwung nach rechts und reiße dann nach rechts ab, dass der Schirm nach rechts geht.

[01:06:02] Und man kann das natürlich auch machen, wenn man nach links Schwung nimmt. Dann muss man den Schirm gerade stellen und kann dann nach rechts spinnen.

[01:06:11] Und das sind so Manöver, die sind für alle einfach. Ich weiß nicht, warum für mich nicht. Also ich habe mich bei dem Manöver jetzt super angestellt. Das war jetzt nicht das, was ich jetzt für den nächsten Wettbewerb, was mich am meisten geärgert hat,

[01:06:25] weil ich es einfach nicht hingeregt habe. Und es eigentlich super einfach

[01:06:28] **Lucian Haas:** ist. Wenn so ein Manöver für viele einfach ist. Du hast gerade gesagt, das ist ein Manöver, aber das viele Punkte bringt. Warum bringt das viele Punkte, wenn es für viele eigentlich einfach ist? Es

[01:06:36] **Daniela Freutsmiedl:** bringt nicht direkt viele Punkte. Da geht es wieder um diese Links -Rechts -Gleichheit. Also ich brauche Links - und Rechtsmanöver und ich habe einen Linksschwung und ich brauche Rechtsmanöver drauf, was nicht, also es ist dann ein Zusammenspiel. Das Manöver braucht nicht viel Höhe. Es ist relativ einfach zum Lernen. Es gibt einen Twisted Bonus, weil ich das Twisted fliege. Und es hat diesen

Richtungswechsel. Ich brauche in den Run irgendwas, was ein Rechts -Heli macht drinnen. Da könnte ich einfach nur einen Twister machen. Ein Twister ist ein Links -Heli zum Rechts -Heli. Aber der bringt mir weniger Punkte als dieser Opposite -Twisted -Mech -Twist. Und so baue ich dann meine Runs auf. Und das ist einfach nur Kleinigkeit. Aber was dann im ganzen Flow einfach schöner aussieht, das würde ich jetzt vielleicht einen Twister machen.

[01:07:27] **Lucian Haas:** So wie du das hier erzählst, habe ich fast den Eindruck, dass du als Mathematikerin einen Vorteil in diesem Wettbewerbs -Business hast. Du kannst Punkte rechnen. Ja. Die relativ logisch gut zusammenbringen. Was funktioniert denn wie? Und was muss ich nach rechts und nach links? Und die Symmetrie? Und alles muss irgendwie da stimmen.

[01:07:43] **Daniela Freutsmiedl:** Das muss passen, ja. Vielleicht fällt mir das wirklich einfacher. Ich rechne mir wirklich die Bonuspunkte aus, die ich dann am Schluss kriege. Und rechne mir ungefähr aus, wie viele Punkte ich auf meinen Run kriege. Das machen, glaube ich, einige nicht. Aber muss man auch nicht machen. Ich mache es halt.

[01:08:00] **Lucian Haas:** Jetzt hast du 2021, soviel ich weiß, deinen ersten richtigen Wettbewerb geflogen. Im vergangenen Jahr, 2024, hast du dann beim Acro World Cup die Frauenwertung gewonnen. Ja, das war toll. War

[01:08:16] **Daniela Freutsmiedl:** das ein

[01:08:16] **Lucian Haas:** Ziel für dich, wo du sagst, ich will meine beste Frau werden?

[01:08:21] **Daniela Freutsmiedl:** Natürlich ist es ein Unterziel. Ich habe damit angefangen, weil ich gesehen habe, Frauen fliegen das. Aber mein Grundziel ist es nicht, bei den Frauen Erste zu werden. Mein Grundziel ist es, oben bei den Männern mitzumischen. Weil ich finde, eine Frau hat im Gleitschirmfliegen, also im Akrofliegen, im Streckenfliegen ist es nochmal anders, aber im Akrofliegen, hat eine Frau keine Nachteile zu einem Mann. Die Schirme können so klein gewählt werden, also Zweckskraft zum Spinnen, daran liegt es nicht. Und mein Ziel war einfach nicht dann, wie bei vielen Frauen, ich muss bei der Frauenwertung mitfliegen, sondern ich möchte einfach oben bei den Männern mitfliegen. Vielleicht hat mich das ein bisschen mehr gepusht, vielleicht bin ich auch gerade deswegen besser geworden, weil ich habe mir als Ziel nicht die beste Frau angeschaut, ich habe mir als Ziel einfach die besten Männer angeschaut.

[01:09:14] Dann habe ich gesagt, ich mag da hin und ich mag nicht da hin, wo die beste Frau war, ich mag halt weit, weit drüber hin.

[01:09:23] Und ich glaube, das hat mir letztes Jahr unter anderem dann einen guten Platz beschert. Also ich habe dann Platz 1 bei den Frauen gekriegt und es gibt eine AWQ, und eine AWT -Wertung.

[01:09:37] **Lucian Haas:** AWQ steht für Qualifier, glaube ich.

[01:09:39] **Daniela Freutsmiedl:** Genau, genau. Und die AWT, das sind die zehn besten Piloten. Das sind aktuell nur die Männer.

[01:09:49] Dürfen da auch nur Männer mitfliegen dann?

[01:09:51] **Lucian Haas:** Oder könntest du aufsteigen aus dem AWQqualifier? Könntest du, wenn du als Frau gut genug bist, dürftest du genauso bei der AWT mitfliegen?

[01:10:00] **Daniela Freutsmiedl:** Genau, da darf er nicht mitfliegen. Da müssen aber die ersten zwei, von der AWQ steigen immer auf. Und normal müssten die ersten zwei von der AWT absteigen. Aber bisher bei der AWT, also man fliegt nicht sein Leben lang Wettbewerb mit. Das wird mir auch irgendwann zu langweilig werden, weil es viel Zeit drauf geht. Also ich weiß nicht, wie lange ich Wettbewerb fliegen werde. Ich mache es, solange es mir Spaß macht. Und wenn ich keinen Spaß mehr habe, dann höre ich auf. Und dadurch hören immer wieder auch auf in der AWT. Und die zwei Besten von der AWQ steigen immer auf. Aber das Level in der AWQ ist enorm hoch. Also auch dieses Jahr, wenn ich sehe, wer da alles mitfliegt, das ist sehr

[01:10:47] schwierig unter die ersten drei zu kommen.

[01:10:51] **Lucian Haas:** Ich glaube, letztes Jahr warst du bei der AWQ Platz fünf, glaube ich, oder?

[01:10:56] **Daniela Freutsmiedl:** Genau. Das heißt, die zwei sind

[01:10:59] **Lucian Haas:** aufgestiegen. Wenn die anderen nicht absteigen, könntest du jetzt, wenn du genauso fliegst und alles, also wenn man das rechnerisch so nehmen würde, alle bleiben genauso gut. Dann kamest du in diesem Jahr auf Platz drei. Und vielleicht dann, wenn wieder zwei aufsteigen und andere nicht mehr weiterfliegen, dann bist du in zwei Jahren auf jeden Fall dabei, dass du in die AWT aufsteigen kannst.

[01:11:18] **Daniela Freutsmiedl:** Genau, wenn alles gut läuft. Ist aber gar nicht. Ich weiß gar nicht, ob es mein Ziel ist, da aufzusteigen. Also aufzusteigen, ja. Aber ob ich dann mitfliege, weiß ich nicht. Die haben nämlich nur mehr Wettbewerbe. Das heißt, da fangen die Wettbewerbe schon im Juni an. Und dann war ich den ganzen Sommer nur auf Wettbewerb unterwegs. Und da fehlt, glaube ich, mir privat einfach die Zeit für mich zum Fliegen. Also die AWT hat, glaube ich, drei, vier Wettbewerbe mehr wie wir in der AWQ.

[01:11:47] Und die sind meistens in Frankreich.

[01:11:52] Ich bin noch nicht da, deswegen muss ich mich noch gar nicht entscheiden. Aber wenn ich mal da bin, wüsste ich nicht, ob ich alle Wettbewerbe in der AWT da mitfliege. Wahrscheinlich nicht.

[01:12:02] Aber so weit bin ich noch nicht.

[01:12:04] **Lucian Haas:** Das ist ja ein bisschen ein Gegensatz. Du sagst, ich will eigentlich am Leben am liebsten wäre ich auch unter den Männern auf Platz eins. Aber das ist mehr, dass du sagen würdest, ich will eigentlich nur auf dieses Niveau kommen, wo ich sagen würde, ich könnte es vielleicht schaffen, aber dann brauche ich es gar nicht mehr.

[01:12:21] **Daniela Freutsmiedl:** Genau. Also ich werde sicher dann Wettbewerbe mitfliegen, falls ich mal da wäre. Aber nicht alle. Das ist mir zu aufwendig. Das ist auch mit Geld verbunden. Das heißt, ich müsste die Fahrkosten, die Wettbewerbskosten, ich weiß, also die kosten einiges an Geld. Da kostet ein Wettbewerb 250 Euro ungefähr. Die musst du als

[01:12:43] **Lucian Haas:** Teilnehmer zahlen. Oder Teilnehmerin in dem Fall.

[01:12:45] **Daniela Freutsmiedl:** Genau, die müssen die Teilnehmer zahlen. Dann nur die Hinfahrtkosten, die Unterbringung. Und das ist auch ein Grund, warum ich nicht mehr als vier Wettbewerbe machen werde im Jahr. Weil es einfach finanziell in keiner Relation dann steht. Vielleicht findet sich mal ein großer Sponsor, der sagt, da Dani, nimm. Dann ist es wieder was anderes. Aber wenn du jetzt sieben Wettbewerbe machst, dann musst du sieben Wettbewerbe verbessern. Und ich sieben Mal über 200 Euro nur die Wettbewerbsgebühr zahlen müsste. Das war mir einfach zu viel.

[01:13:16] **Lucian Haas:** Vielleicht hört ja irgendein Sponsor diesen Podcast und sagt dann, diese talentfreie Frau,

[01:13:22] **Daniela Freutsmiedl:** die an die Spitze will,

[01:13:23] **Lucian Haas:** die wollen wir unbedingt unterstützen. Die nehmen wir, genau. Was ich auch gesehen habe, du warst Platz fünf overall, AWQ, Platz eins bei den Frauen. Aber du hast auch Platz zwei im Synchro -Fliegen gemacht. Oh

[01:13:39] **Daniela Freutsmiedl:** ja. Das habe ich so fast vergessen. Ja, genau.

[01:13:43] **Lucian Haas:** Was fasziniert dich am Synchro -Fliegen?

[01:13:46] **Daniela Freutsmiedl:** Es ist einfach ästhetisch. Also das ist nochmal ein Stück schwieriger wie einfach fliegen. Weil beim Synchro -Fliegen muss man auf seinen Partner schauen. Also ich muss die ganze Zeit, also mein Partner schaut auf mich oder ich auf ihn. Meistens schaue ich auf ihn. Und ich sehe dann, wenn er ein Manöver einleitet. Und dann leite ich das Manöver auch ein. Warum

[01:14:09] **Lucian Haas:** schaust du auf ihn und er nicht auf dich? Weil es einfach ist. Also

[01:14:12] **Daniela Freutsmiedl:** du fliegst mit Siegfried. Genau, ja. Also meistens. Also er schaut auch bei manchen Manövern. Es ist je nachdem, in welche Richtung. Wenn wir jetzt ein Manöver haben, wo er dann links von mir ist und wir schauen beide zum Einleiten mit dem Körper leicht nach links, dann ziehe ich ihm. Dann muss ich warten, wie beim

Infinite, wann er Infinite reinzieht. Und dass der synchron ist, muss ich dann, muss ich halt schauen, dass mein Schirm genau gleich steigt wie seiner. Und wenn er Infinite einleitet, muss ich auch einleiten. Aber wenn der Schirm für mich noch nicht perfekt ist. Und das ist das Schwierige dann, weil ich nicht nur auf meinen Schirm schauen muss, sondern ich bin geistiger eher dann beim Partner. Also das macht das Ganze so,

[01:14:57] so schwieriger.

[01:14:58] **Lucian Haas:** Nun fliegst du Synchro mit einem Partner, der auch im normalen Leben dein Partner ist. Ja. Macht es das leichter oder macht es das schwieriger?

[01:15:11] **Daniela Freutsmiedl:** Teils, teils. Es macht es einerseits leichter, weil ich ganz genau weiß, wie er fliegt. Also wir fliegen immer gemeinsam und ich weiß, wie er fliegt. Das heißt, zum Synchro -Fliegen an sich

[01:15:23] ist es einfacher, wenn du deinen Partner kennst, wenn du weißt, was er fliegt, wenn du seine Stärken, seine Schwächen kennst, ist es einfacher.

[01:15:31] **Lucian Haas:** Aber wir

[01:15:32] **Daniela Freutsmiedl:** einfach im Privatleben, ich sage jetzt mal nicht, dass wir uns beim Synchro -Fliegen streiten, aber es gibt einfach auch Meinungsverschiedenheiten. Es gibt halt Manöver zum Beispiel, die fliegt er gut, die fliege ich nicht. Und es ist wie Links -Infinite. Ich fliege nie, ich kann es, aber mir taugt es nicht. Und das sind Sachen im Wettbewerb, ist dann der einzige Tag im Jahr, wenn ich dann Links -Infinite fliegen muss.

[01:16:02] Und ja, es macht es aber auch lustig. Das ist einfach, das ist dann Synchro -Fliegen. Du musst dich an die Stärken von deinem Partner besorgen, ein bisschen anpassen dann.

[01:16:11] **Lucian Haas:** Nun müsstet ihr ja jetzt gemeinsam ehrgeizig sein beim Synchro -Fliegen, um was gewinnen zu können. Ja. Geht so ein Ehrgeiz dann auch manchmal, also dass ihr da drüber streitet? Also du hast was verhaue oder er hat was verhaue? Nein, gar nicht. Oder ist das dann letzten Endes doch nur Spaß?

[01:16:29] **Daniela Freutsmiedl:** Das ist viel Spaß. Also wir lachen eigentlich dann drüber, wenn wir dann im Nachhinein anschauen, was wir geflogen sind. Es hat einmal One Run letztes Jahr gegeben. Ja. Den wollten wir eigentlich in der Geschichte verschwinden lassen. Ich glaube, wir sind noch nie so schlecht Synchro geflogen. Und wir landen und das ist einfach, weil wir so schlecht geflogen sind, ist es schon wieder lustig gewesen.

[01:16:53] **Lucian Haas:** Aber ihr seid trotzdem am Ende auf Platz zwei gekommen, oder?

[01:16:56] **Daniela Freutsmiedl:** Ja, der Rest war dann nicht schlecht. Also das war mal ein Run, der war wirklich schlecht. Und er ist Gott sei Dank nicht auf Video. Sonst, es gibt keinen Beweis mehr von diesem Run. Aber den Rest sind wir wirklich okay geflogen.

[01:17:08] **Lucian Haas:** Gibt es beim Akrofliegen eigentlich auch so die Regel, oder was heißt die Regel, die beim Streckenflugwettbewerben, gibt es ja teilweise, wenn die zehn Tasks haben, dann können zwei davon gedroppt werden, weil man ist halt vorab gestanden und sagt halt, ich habe es heute nicht geschafft. Aber die gehen dann nicht in die Wertung letzten Endes mit ein oder werden nur teilweise. Gibt es das beim Akrofliegen auch, dass man sagt, man darf mal einen schlechten Tag haben, aber das fließt dann nicht in die Wertung ein?

[01:17:33] **Daniela Freutsmiedl:** Nein, leider nicht. Das schlechteste Ergebnis wird gestrichen? Nein, das macht es also spannend. Das heißt, wenn wir, wir haben 2023 war es, war im Wettbewerb in Brienz war das Wetter recht schlecht und wir haben nur einen einzigen Run fliegen können. Und der zählt halt dann. Also wenn du da schlecht warst oder einen schlechten Tag gehabt hast, dann ist Pech. Das macht das Akrofliegen oder die Wettbewerbe fliegen recht spannend, weil man hat nie das gleiche Level. Man hat manchmal Tage, da läuft alles super. Und dann gibt es immer wieder Tage, da kann man gar nichts. Und je nachdem, welchen Tag das ist, der wischt, hast du Glück oder Pech. Oder du performst halt immer auf gleichem Level dann.

[01:18:21] Aber das macht keiner. Also jeder hat glaube ich Schwankungen. Und das macht es in die Akro Wettbewerbe auch so spannend, weil du nicht sagen kannst, hey, ich war jetzt da schlecht, das streichen wir. Sondern also jedes, jedes

Mühe, jedes Mühe an Entscheidung, jeder Zentimeter an Bremse, den du zum hast, fließt in die Wertung ein.

[01:18:40] **Lucian Haas:** Das heißt ja aber auch wirklich, man muss ungeheuer viel trainieren, damit man wirklich ein solches auch Muskelgedächtnis und sonst was aufbaut, dass man sagt, ich kann die eine Figur zehnmal fliegen und sie ist 9,5 mal, ist sie eigentlich perfekt. Ja,

[01:18:57] **Daniela Freutsmiedl:** genau so mache ich es auch. Also ich kann gar nicht zählen, wie oft ich die Manöver, die ich im Wettbewerb fliege, wie ich die so geflogen habe. Also die müssen sitzen. Die müssen für mich mental auch sitzen, weil wenn ich weiß, dass nur das 9 von 10 hinhaut, dann ist das schlecht. Dann würde ich es nicht fliegen im Wettbewerb. Weil dann bin ich am Startplatz so nervös, weil ich weiß, es hauen nur 9 von 10 hin, dass sicher der eine fliegt, der dann das ist, wo es nicht hinhaut. Das heißt, meine Manöver, die müssen, ich habe keinen Rat, die müssen natürlich, ich verhaue es auch immer wieder, also das macht jeder, aber die müssen mental, mental muss das so 10 von 10 sein. Ist es nie. Jeder verhaut was, aber mental muss ich wissen, dass das Manöver zu 100 Prozent sitzt.

[01:19:46] **Lucian Haas:** Das klingt ja so ein bisschen wie Obsession dann auch. Ja. Eine Sucht.

[01:19:51] **Daniela Freutsmiedl:** Ja. Man kann sich dann ja gut mit einer Sucht beschreiben. Wenn ich eine Woche nicht fliege, dann fällt mir was. Dann werde ich nervös.

[01:19:59] **Lucian Haas:** Dann hast du Entzugserscheinungen so richtig.

[01:20:01] **Daniela Freutsmiedl:** Ja, ja, da bin ich, man gewöhnt sich dann schon drauf. Also wenn es jetzt mal ein paar Wochen, es geht selten, es ist selten, dass ich mal eine Woche nicht unter dem Schirm hänge. Es geht, auch wenn es nur der Leichtschild für einen Abgleiter ist, also ein kleines Flügel geht sich immer aus, aber wenn die Bergbahnen zu haben und ich dann keine Ranz fliegen kann im April und November. Hart. Das ist nicht gut, ja.

[01:20:28] Tragisches Leben, ja.

[01:20:30] **Lucian Haas:** Wirklich tragisches Leben. Gibt es denn auch die Gegenbewegung oder, was heißt Gegenbewegung, das Gegenteil davon, dass du manchmal des Fliegens, so wie du süchtig bist, manchmal überdrüssig bist, süchtig zu sein, dass du sagst, hey, wieso muss ich, wieso zieht es mich da so hin, dass es dich nervt, dass dir das Fliegen fehlt, so ungefähr?

[01:20:53] **Daniela Freutsmiedl:** Eigentlich nie, nein. Also durchs Fliegen, ich habe durchs Fliegen so viele neue Leute und so viele Freunde auch gewonnen. Es ist ja nicht nur Fliegen, das ist ja nicht nur das in der Luft, das ist das Ganze drum und dran, die ganzen Orte, wo wir sind beim Fliegen, die ganzen Menschen, die ich um mich habe. Und das ist ja nicht nur, oh, ich brauche dieses eine Manöver jetzt. Das ist einfach der Ort, die Leute, mit denen ich das mache, das Ganze drum und dran. Und das, das fehlt mir dann.

[01:21:24] **Lucian Haas:** Du bist ja auch Tandem -Pilotin und bietest ja auch, der Sigi auch, ihr bietet Tandem -Flüge an. Was ist dann Tandem -Fliegen für dich? Ich meine, das ist jetzt kein agiler 14 -Quadratmeter -Schirm oder sowas, sondern dann hast du 41 oder 39 oder irgendwas Quadratmeter über dir. So ein Trecker. Wie fühlt sich das dann für dich an? Ist das einfach dann vielleicht nur eine Form von Arbeit, die du dann auch was abfliegst? Oder macht dir Tandem -Fliegen auch Spaß?

[01:21:54] **Daniela Freutsmiedl:** Wenn ich wenig Tandem fliege, macht es mir Spaß. Also ab fünf Tandems aufwärts ist Arbeit am Tag. Das mache ich selten.

[01:22:04] Wenn ich Tandem fliege, schaue ich, dass ich zwei, drei Tandems am Tag mache. Dann ist für mich nämlich nur Spaß. Es ist halt der Panzer dann. Das ist Erholung, das ist dann Airtime, die ich habe, wo ich einfach entspannen kann, wo ich einfach andere Leute, die nicht fliegen, zeigen kann, wie schön es in der Luft ist, wie fein das ist. Und es ist für mich mental wirklich, je nach Bedingungen natürlich, es gibt jetzt auch Passagiere, wo ich mir denke,

[01:22:35] ja, aber die haben wir Gott sei Dank selten. Also die meisten Passagiere, die wir haben, die haben richtig Lust zum Fliegen und die freuen sich da drauf. Und das ist ganz was anderes als Acro -Fliegen. Man zeigt jemandem sein Hobby. Das ist für die einmalig und das ist wirklich auch schön.

[01:22:56] **Lucian Haas:** Und was ist da mit Thermik -Fliegen? Du hast vorhin gesagt, dass dir Thermik manchmal heute noch Angst macht. Passiert dir das auch beim Tandem -Fliegen?

[01:23:05] **Daniela Freutsmiedl:** Komischerweise nicht. Ich habe beim Tandem -Fliegen nur die ersten gewerblichen Tandems. Da habe ich nicht Angst gehabt, aber Respekt gehabt. Weil man hat halt vorne einen Menschen, den man einfach nicht verletzen mag. Und allein wenn der stolpert und sich sein Knöchel verstaucht, kann ich mir das nicht verzeihen. Weil das ist was Einzigartiges, das Fliegen. Und da die ersten gewerblichen Flüge jetzt auch immer noch. Also ich habe da sehr viel Respekt davor.

[01:23:33] Aber wahrscheinlich habe ich da auch keine Angst, weil ich nie bei Bedingungen starte, die kritisch sind. Also beim Tandem starte ich wirklich nur bei Bedingungen, wo ich zu 100 Prozent weiß, dass das passt. Und da habe ich auch bei Thermik keine Angst. Ich habe jetzt auch vor Thermik keine Angst mehr, weil ich komme jetzt runter.

[01:23:53] **Lucian Haas:** Jetzt weißt du, wie es geht. Irgendwie kannst du dich schon immer runterturmen.

[01:23:57] **Daniela Freutsmiedl:** Jetzt kann ich es.

[01:23:59] **Lucian Haas:** Wie viel zeigst du beim Tandem -Fliegen dann den Leuten auch deine Agro -Fähigkeiten? Wie viele davon sagen, ja mach mal?

[01:24:07] **Daniela Freutsmiedl:** Die Hälfte ungefähr. Also man kann natürlich beim Tandem nicht so agro -fliegen, wie mit einem 14er -Agroschirm. Das funktioniert nicht. Aber ich frage es halt immer vorher, ob sie Lust auf Achterbahn haben. Und die Hälfte hat so Lust auf Achterbahn. Da macht man halt dann Wing -Over oder mal einen Sat oder Spirale. Und die meisten sind ja bei Wing -Over so völlig huuuh.

[01:24:31] Und es freut mich immer, wenn jemand sagt, ja, mag er machen. Weil die können halt nur geradeaus fliegen. Und da sitzt du in deinem Sitzsack drin und fliegst geradeaus. Schön, aber langweilig auf Dauer. Und die sehen einfach, dass man dann mit einem Gleitschirm auch andere Sachen machen kann. Also der klassische Tandem -Flug bei mir ist starten, dann ein bisschen Thermik aufliegen, ein bisschen am Berg rumfliegen. Dann steuere ich mit dem Passagier gemeinsam ein bisschen, dass er das Feeling vom Gleitschirm, das einfach die Bremsgriffe, dass er das mal hat. Und dann, wenn er Lust hat, ein bisschen Action. Gibt aber auch die Menge nur genießen. Genießen dann einfach. Da fliegen wir einfach geradeaus und genießen.

[01:25:13] **Lucian Haas:** Und gibt es dann Tage, wo du innerhalb eines Tages zwischen Agro, also mit deinem eigenen Schirm, also mit dem Agro -Schirm, wechselst? Du fliegst beispielsweise, fährst morgens früh nach Kösten, sagst, ich habe noch kein, mein erster Passagier ist um 13 Uhr da. Ich kann also noch morgens früh drei Runs machen, wechsel dann auf den Tandem -Schirm, fliege drei Tandems ab und ab 16 Uhr bis Fahrschluss, Fahrschluss von der Bahn kann ich noch mal fünf Runs machen oder so. Ja, klar.

[01:25:42] **Daniela Freutsmiedl:** Ist ja der Plan dahinter.

[01:25:44] **Lucian Haas:** Und wie leicht fällt es dir dann, umzustellen von dem einen Schirm auf den anderen? Weil es sind ja, ist ja schon eine völlig andere Steuercharakteristik und ein Riesenlappen oder halt 14 Quadratmeter. Das ist ja wirklich was anderes.

[01:25:57] **Daniela Freutsmiedl:** Es geht komischerweise einfach. Also der Weg zurück geht einfacher von Tandem auf Agro -Schirm, weil ich den Agro -Schirm einfach kenne, den Schirm. Aber ein Tandem ist einfach auch so einfach gebaut. Also da ist die Umstellung wirklich komischerweise einfach. Fällt mir nicht schwer.

[01:26:15] **Lucian Haas:** Das ist ja dann natürlich ideal, wenn du auch sagen kannst, es ist ein Tag, wo ich ein bisschen was verdienen kann und gleichzeitig noch meinen eigenen Spaß voll haben kann.

[01:26:23] **Daniela Freutsmiedl:** Ja, genau. Genauso mache ich es ja oft. Ich stelle dann so früh auf, dann schaue ich, um 11 Uhr ist der erste Tandem, kann ich nur zwei Flüge vorher machen. Mache vorher zwei Flüge, mache dann ein Tandem, vielleicht noch mal einen zwischendrin, wieder Flüge, vielleicht dann noch mal ein Tandem. Ist aber geistig anstrengend, weil man einfach geistig zwischen ich muss den Passagier bekümmern, ich muss gut starten, muss viel reden, wieder fixieren, auf welche Manöver mache ich. Also es ist eher geistig dann anstrengend für mich, weil ich

zwischen drin dann so viel labern muss mit dem Passagier und dann wieder zurück fixieren auf meine eigenen Baustellen. Das ist eher mental schwierig.

[01:27:03] Aber macht halt auch Spaß.

[01:27:07] **Lucian Haas:** Jetzt steht ja auch gerade wieder so ein bisschen die Wettbewerbssaison an.

[01:27:13] Gleichzeitig war jetzt in den letzten Wochen das Wetter nicht unbedingt das fliegerfreundlichste, sage ich mal so. Es hat ziemlich viel geregnet und soviel ich weiß, bist du auch ziemlich viel hin und her gefahren, um irgendwo noch was Fliegbares, ein Fenster zu finden und sowas. Wie nervt einen das als Agroflieger, wenn man weiß, ich kann eigentlich nicht so richtig trainieren und da steht doch ein Wettbewerb an?

[01:27:33] **Daniela Freutsmiedl:** Je nachdem, also wenn ich alles schon kann und der Wettbewerb ansteht, ist es okay.

[01:27:40] Es gibt da manchmal wirklich, wenn es wochenlang schönes Wetter ist und ich sehe dann, es regnet einen Tag, dann denke ich mir, ja, endlich regnet es mal einen Tag und dann kann ich meine Steuer machen. Dann muss ich diese ganzen Papiersachen, das ganze Organisatorische, was ich halt nie mache, das mache ich dann alles gebündelt an den Tag, wo es regnet. Der Arbeitgeber freut sich auch, weil ich natürlich mehr arbeite, wenn es regnet. Ich habe ja meinen ganzen Sommerurlaub im Sommer. Das heißt... Ich bin da relativ frei, aber jetzt die letzten Tage, da haben wir den ersten Wettbewerb, als wir abgesagt waren wegen dem Wetter.

[01:28:15] **Lucian Haas:** Das war in Brienz in der Schweiz, ne?

[01:28:17] **Daniela Freutsmiedl:** Genau. Und da war ich anfangs so sehr genervt, weil einfach dieses eine Manöver, es sitzt, aber es ist halt nicht mental zu 100 Prozent, was ich vorher gemeint habe. Was

[01:28:30] **Lucian Haas:** ist dein Knack -Manöver aktuell, wo du sagst, das sitzt noch nicht ganz mental?

[01:28:36] **Daniela Freutsmiedl:** Dieser Opposite -Mag -Twist.

[01:28:40] Also ich mache echt schwierige Manöver in meinen Rands, die sehr viel anspruchsvoller sind, aber die fallen mir einfach leichter, wie dieses popelige kleine Manöver. Es gibt einfach, jeder hat so seine Schwächen und das ist meine Schwäche. Und weil das mental noch nicht zu 100 Prozent sitzt, habe ich mir gedacht, wenn es jetzt einfach mal eine Woche schönes Wetter war, dann war es okay, dann kriege ich das hin, dann mache ich meine 30 Rands und dann passt das. Dann schaust du halt, es ist Schlechtwetter, es ist wieder Schlechtwetter. Aber innerlich freue ich mich, wenn ich denke, ich kann das machen, ich kann das machen, ich komme wieder daheim sein. Bei meiner Miezi, die freut sich auch, wenn ich nicht den ganzen Tag unterwegs bin. Es hält sich die Waage. Aber jetzt darf es wieder schönes Wetter werden.

[01:29:27] **Lucian Haas:** Du bist jetzt 36 und soweit ich sehe, es gibt eine ganze Reihe von Agro -Piloten, die ungefähr in diesem Alter dann auch irgendwann das Weltcup -Fliegen letzten Endes aufgegeben haben. Also auch sehr gute Leute und sowas. Ab wann ist man zu alt für Agro?

[01:29:46] **Daniela Freutsmiedl:** Ich glaube, natürlich gibt es ein Alter, wo man zu alt ist. Also wenn ich jetzt mit 90, ist einfach mein Hirn wahrscheinlich nicht mehr so schnell wie jetzt. Aber es gibt einige Leute, die auch für mich ein Vorbild sind. Das sind Micha und Manu. Das ist ein Ehepaar. Die sind ein bisschen über 50. Die haben jetzt gerade mit Agro -Piloten angefangen. Also nicht jetzt gerade, die haben vor ein paar Jahren mit Agro -Piloten angefangen.

[01:30:23] Der Micha ist mit seiner Arbeit fertig. Der ist jetzt in Pension. Und er hat jetzt frei. Und er fängt mit Agro -Piloten an und fliegt richtig gut. Und seine Frau, die Manu, die haben ein erwachsenes Kind. Das ist über 30. Und man denkt, cool, wenn ich das hinkriege. Also man wird einfach im Alter, glaube ich, langsamer. Aber die zwei sind für mich halt nicht alt. Also die sind im Kopf, im Geiste, die sind einfach jung. Und solange man jung im Kopf ist und körperlich aktiv ist, gibt es keine direkte Grenze. Wir haben einen Bekanntenkreis an, der ist jetzt keine 20 mehr. Der fängt aus, Agro -Piloten. Und die machen das richtig gut sogar.

[01:31:11] Also es gibt für mich jetzt kein... Natürlich, es wird schwieriger, glaube ich, im Alter. Einfach was Neues zu lernen. Ich merke es ja selber bei mir schon. Aber direkte Beschränkung gibt es nicht, glaube ich. Wenn dein Geist und

dein Körper nur kann und will, dann warum nicht?

[01:31:31] **Lucian Haas:** Wäre das so ein Traum von dir, mit 50 mit Sigi noch mal, oder was heißt noch mal, noch immer synchro zu fliegen?

[01:31:40] **Daniela Freutsmiedl:** Wir werden es hoffentlich machen, glaube ich.

[01:31:45] Also ich kann mir jetzt nicht vorstellen, was passieren müsste, dass ich Agro -Fliegen aufhöre. Vielleicht wäre es irgendwann langweilig. Vielleicht hat man es irgendwann gesehen. Vielleicht fange ich erst Streckenfliegen an. Keine Ahnung.

[01:31:58] **Lucian Haas:** Das gibt es ja auch bei einigen Agro -Fliegern, die dann sich irgendwann umsatteln und dann auch bei Streckenfliegen sehr erfolgreich sind, weil sie einfach von ihren Agro -Skills her dann doch bei Bedingungen sind,

[01:32:09] **Daniela Freutsmiedl:** wo sie

[01:32:09] **Lucian Haas:** sich dann durchbeißen können, wo andere dann schon ihre Schwierigkeiten haben und dann sagen die, nö, nö, nö, das fliege ich voll beschleunigt hier durch, da komme ich einfach weiter.

[01:32:17] Falls du ehrgeizig bist, wäre das ja vielleicht dann auch noch eine Möglichkeit.

[01:32:21] **Daniela Freutsmiedl:** Es gibt ja Streckenflug -Wettbewerbe auch, habe ich gehört. Genau. Vielleicht ist das was, ja.

[01:32:27] **Lucian Haas:** Das hast du aber noch nicht mitgemacht. Jetzt noch nicht.

[01:32:29] **Daniela Freutsmiedl:** Nein, noch nicht. Ich habe einen Streckenschirm, aber den fliege ich ein paar Mal im Jahr, dödelt bis hier rum. Es ist schön, aber es gibt mir noch nicht das, was mir Agrofliegen gibt. Aber vielleicht kommt es irgendwann. Es ist auch eine schöne Sportart. Aber aktuell hat mich einfach das Agrofliegen mehr als das Streckenfliegen.

[01:32:50] **Lucian Haas:** Dann, Dani, wünsche ich dir ganz viel Erfolg noch im Agrofliegen, dass du vielleicht dieses Ziel, richtig oben bei den Männern mitzuwischen, mitzumischen und beim AWT irgendwann mal bis dorthin aufzusteigen und dann vielleicht doch nicht mitzufliegen, also sag ich, ich hätte es ja gekonnt, also auch nicht. Genau. Diesen Erfolg dann zu feiern, das wünsche ich dir. Danke für das Erzählen von deiner Geschichte. Hat mir viel Spaß gemacht und ich denke, vielen, die zugehört haben auch, weil sie so ein bisschen Einblick in die Gedankenwelt einer mathematisch versierten und ansonsten aber talentlosen Agroflieger. Genau. Das hast du gesagt. Ich zitiere dich nur, bis sie es bekommen haben. Mir hat es auch Spaß gemacht. Dankeschön.

[01:33:33] **Daniela Freutsmiedl:** Danke auch.

[01:33:39] **Lucian Haas:** Das war Daniela Freuds -Miedel. Wenn dir die Episode gefallen hat und du noch mehr interessante Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens hören willst, dann werde doch zum Förderer von Podz-Glitz und dem Gleitschirm-Blog Lu-Glitz. Auf www.Lu-Glitz.blogspot.com gibt es die Seite Fördern. Dort findest du alle nötigen Infos und Links, um mir finanziell unter die Arme zu greifen. Denn als freier Journalist stecke ich viel Zeit, Arbeit und auch Kosten in diese Projekte, damit ich das weiterhin so professionell, werbefrei und unabhängig tun kann, brauche ich deine Unterstützung. Welchen Betrag als Förderer du gibst, kannst du ganz frei wählen. Falls du dir unsicher bist und eine Anregung brauchst, mein unverbindlicher Vorschlag ist 60 Euro im Jahr.

[01:34:29] Allen Förderern sage ich Danke. Bis bald. Bleibt gesund und genießt die Freiheit. Ciao. Euer Lucian.

English

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

Show notes

In 2024, Daniela Freutsmiedl won the women's category of the Acro Worldcup. Now she wants to rise to the top of the world overall. What drives her?

Those who want to reach the top of the paragliding acro scene must do one thing above all: fly, fly, fly and practice, practice, practice while doing so. It is not just about mastering the different maneuvers safely, but also perfectly, elegantly, with fluid, playful-looking transitions, twists, and changes of direction. One run, then the same run again. And then from the beginning again. Acro training days consist of constant repetition – until everything is burned deep into the muscle memory and sticks.

In the Top Ten of the Acro-world, only men fly so far. Perhaps because they are more willing to commit themselves fully to this adrenaline-filled form of flying? But that doesn't have to be the case and it doesn't have to stay that way!

Daniela Freutsmiedl from Chiemgau is on her way to the top of the world. In 2024, she finished in 1st place in the women's category of the Acro-Weltcup and in 2nd place in the Synchron category, together with her partner Siegfried Heinrich. Currently, in August 2025, the 36-year-old is ranked 15th in the overall world rankings. And if it were up to her, she will soon be joining in at the very top, among all the men.

What appeals to her, and what she does for it? Daniela tells this in this 167th episode of Podz-Glīdz. Other topics include her talent, setbacks, fear, the simple art of the infinite, and the addiction of acro-flying.

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

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

Music for this episode:

Track: Taking in the Changes | Künstler: Everet Almond

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=sMaifkNnL2Q>

Lu-Glīdz Links:

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

LINKS to Daniela Freutsmiedl

- Daniela on Instagram: <https://www.instagram.com/daniela.freutsmiedl/>

- Tandem flight with Daniela: <https://flychiemgau.de/>

Transcript

[00:00:03] **Daniela Freutsmiedl:** My brain is just incredibly stupid with this kind of stuff. I mean, my first thought was, oh my god, what are the others going to think now if two rescuers land? I didn't think, oh god, I'm still alive. My first thought was, oh my god, listen, what are the others going to think if there are two people hanging on the rescuer? That was the very first thought. And then down there, when I landed, I first went, phew, took a breath, and was like, hey, does it really have to be this maneuver? Does it really have to be that I'm doing something so stupid?

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast. Stories from the cosmos of glacier flying. Today with

[00:00:56] **Daniela Freutsmiedl:** Daniela Freutzmiedl and

[00:00:59] **Lucian Haas:** I'm Lucian Haas.

[00:01:02] If you want to make it far up in the agro scene, you have to do one thing above all else. Fly, fly, fly, and practice, practice, practice. It's not just about mastering the different maneuvers safely, but also perfectly, elegantly, with fluid, playful-looking transitions, twists, and changes of direction. One run, then the same run again, and then back to the start. Agro training days consist of constant repetition until everything is burned deep into your muscle memory and just clicks.

[00:01:38] So far, only men are in the top ten of the agro world. Maybe it's because they're more willing to commit themselves fully to this adrenaline-fueled form of flying, but that doesn't have to be the case and it doesn't have to stay that way.

[00:01:53] Daniela Freutzmiedl from Chiemgau is on her way to breaking into the world elite. In 2024, she finished in 1st place in the women's category of the Agro-Welt Cup and in 2nd place in the synchro category, together with her partner Siegfried Heinrich. Currently, in August 2025, the 36-year-old is ranked 15th in the overall world ranking. And if it were up to her, she'll be at the top of the world ranking soon, mixing with all the men. What appeals to her and everything she does for it, Daniela tells us in this 167th episode of Podz-Glidz. Other topics include her talent, setbacks, fear, the simple art of the infinite, and the addiction of Agro-flying.

[00:02:42] Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glidz? You can find out how to do that on the Lu-Glidz Gleitschirm-Blog under the "Support" page.

[00:02:57] Daniela, how much talent do you need to fly agro?

[00:03:02] **Daniela Freutsmiedl:** So, if you ask me, relatively little talent. I had zero talent at the start of my flying career. I always just say I have very little talent. I just fly an incredible amount and can compensate for it a bit that way. But for the first two years, I had absolutely no idea what the glider was doing. So, flying technically, active flying was...

[00:03:31] So, it takes more commitment and more time than talent. Of course, talent is helpful. I mean, if you have talent, you naturally learn faster. Or if someone just flies as a kid, I think they get a bit of that talent passed down to them. But I only started flying at 27, with zero talent. And in the beginning, it was really, really hard for me.

[00:03:55] **Lucian Haas:** If you had zero talent, why were you even interested? Yeah,

[00:04:01] **Daniela Freutsmiedl:** Good question.

[00:04:04] The interest came more from seeing others do it. I saw that it somehow works. I watched others. Then I saw helicopters and infinite flight. And I thought to myself, it has to work somehow. The glider can do it somehow. And you can be relatively dumb and talentless. But you think, at some point, I have to be able to do it too. And I put in an incredible amount of time. Especially until the first heli. It took me a year until I actually tried a heli, until it worked reasonably well. But I just didn't give up. I just kept going, kept going. And I saw that it has to work. The others can do it, they can manage it.

[00:04:50] **Lucian Haas:** Did you have the idea from the start—you said you were 27 when you started, and now you're 36—did you already have the idea that you wanted to try agro flying? So, did you get into paragliding with that idea?

[00:05:04] **Daniela Freutsmiedl:** No, well, at the beginning, I didn't even know that agro flying existed. At the time, I was still in university and I saw a video of a snowboarder going relatively fast. And suddenly, he had a small glider and jumped over the cliff and flew. And I was an incredibly bad snowboarder. I had no talent for that either. No talent at all. I don't think I have any talent for sports in general. I thought to myself, hey, that's great. Then, when I accelerate and get faster, I can always just take off where I usually had problems with snowboarding, where I mostly fell on my face. I thought, I'll just lift off there. That's so easy. And then I already looked on the internet and wanted to buy a glider. I was thinking about what size I would need.

[00:05:50] I'm quite small. I probably needed an S or M. Then I saw a glider for about 300 euros on the classifieds. I thought, yeah. I wondered, how do you attach it? I had no clue. I figured there was probably a pair of pants where you tie it to. Then I met Sigi, my current partner. He had a paraglider license. I forgave him for that, since I really wanted to fly somehow because I'm a bad snowboarder.

[00:06:22] And he then said that you need a bit more than just the glider. So I have to get a license. That's not exactly easy either. Really dangerous at the beginning. Then a friend of Sigi's took me out in a tandem. Arndt. And then Matthias one day. I did three tandem flights then. I felt incredibly sick in the front. I mean, I was hanging in the front and it was a thermal day in Kössen. And we almost couldn't get back down. And then I was on the ground and almost had to throw up. That's when I said, I have to do this myself.

[00:06:58] **Lucian Haas:** But it didn't pay off right away. Not at all.

[00:07:02] **Daniela Freutsmiedl:** Rather the opposite. I mean, in the air

[00:07:04] **Lucian Haas:** Did you enjoy it, until then it got bad and you said, okay, I have to take this into my own hands. It was scary.

[00:07:11] **Daniela Freutsmiedl:** I didn't really get it. It was scary. A bit of it was fascinating. And then I thought to myself, I have to do this myself. It's like being a passenger. I'm scared of that too. If I fly myself, maybe the fear will go away.

[00:07:24] And during that time, my grandpa unfortunately passed away. But he earned me 3,000 euros. With those 3,000 euros, I paid for my paragliding training and bought my first equipment. It was a 24 square meter Gradient Bright. With

[00:07:44] **Lucian Haas:** I learned with that one too, I think. So not with the one you flew with, but that was also a Gradient Bright, my first glider.

[00:07:50] **Daniela Freutsmiedl:** He scared me. He actually didn't know anything. I also learned with Papi. That was pretty good.

[00:08:00] My flight instructor at the beginning kept pulling out and doing an infinite down. That was the first time I'd ever seen something like that. You think, okay, you can do more than just fly straight. You can do something like that. I already thought to myself, okay, that's cool, but I'll never be able to do it. First, I have to learn to fly straight.

[00:08:20] After the training, I got a lot of crap at the beginning. But I had no idea. I just went to Kösten at noon and took off at noon. In full thermals? Yeah. I had zero clue about thermal flying or active flying. I got crap. I always came down. I flew over the landing field for hours with my ears pinned back.

[00:08:45] **Lucian Haas:** But you still did it over and over again. So it seems like you weren't scared.

[00:08:51] **Daniela Freutsmiedl:** Yeah, it's in between. I was often scared, but it was still beautiful. It was so fascinating for me. I had a lot of respect for it afterwards. It shifted more from fear into respect. Most of the time, I was just scared of not being able to get down. I weighed 55 kilos and had a 24-square-meter wing.

[00:09:17] I just often had this feeling that I wouldn't be able to get down anymore. I thought, that's impossible. They all land and I'm stuck up there with my ears pinned back. And I have nothing but some rolling kids. And then I saw it, how a few friends of mine—whom I got to know even better through paragliding—did some helis and high wings. And I always watched and thought, wow, that looks great. And they come down with them.

[00:09:46] **Lucian Haas:** And that was the beginning. So, you got into agro because you actually wanted it as a way to descend? Among other things, yes.

[00:09:56] A rare motivation, but apparently it worked. Yeah.

[00:10:00] **Daniela Freutsmiedl:** It looked cool from the outside. I never thought I'd learn it. I only wanted to learn wingover and heli. Wingover impressed me. I thought, wow, that looks incredibly cool. And with heli, I thought, if I can do heli, then I'm set. Then I can do everything.

[00:10:18] Did you

[00:10:19] **Lucian Haas:** did you really fly your first heli with that Bright too?

[00:10:23] **Daniela Freutsmiedl:** No, not at all. With

[00:10:24] **Lucian Haas:** 24 square meters?

[00:10:26] **Daniela Freutsmiedl:** No, I sold the Bright relatively quickly.

[00:10:32] I got my license in 2016. And in 2017, I went to the dune for the first time and bought a dune glider because everyone said you can't do it with your normal glider. You need a dune glider. So I bought a Team 5 Blue in XS. And I flew that at the dune. And I learned an incredible amount from that. Like, generally from glider handling, inflating the glider, starting in strong wind. I bought it for 500 euros. And I liked it so much. I made some nice sand pits in the back so the sand would come out. But I liked it so much that I flew it at our place afterwards. And then I sold the Gradient.

[00:11:20] Because I flew that one again, and I didn't enjoy it. And with the Blue, I then learned light rolls and wing-overs. Then I did an SIV training. I think that was in 2018. And by then, it was already clear to me that I like learning heli. And in the SIV training, I only wanted to learn stalls. I did three stalls with the glider because the weather was relatively poor. I think we only did four flights in the SIV training.

[00:11:51] And I taught myself the rest with the glider. Did you...

[00:11:56] **Lucian Haas:** with these Stolls, was there any talent involved? Or did that also go completely wrong at first?

[00:12:04] **Daniela Freutsmiedl:** With Stolls, the only thing that was okay, where I had no talent at all, was the deep stall. I thought, Stolls was... my Stolls looked different than others. I didn't look at the glider. I did it a bit differently for myself. I slowed the glider down. I braked it. Then I ripped it off. And then I always looked at the risers to see where my point was from the flyback. And I just looked straight ahead at the risers. And I made sure to hold on tight to the risers. And I hit the point from the flyback so well that I ripped the glider off. I didn't look up at the glider and just held on to the risers during the flyback. So it was talent-free. It worked.

[00:12:51] **Lucian Haas:** Maybe there was at least enough feeling involved that you keep saying it was talentless, but maybe you did have some hidden talents there too. Apparently, you must have had them, because you've since built a pretty successful career in agro-flying. Yeah,

[00:13:08] **Daniela Freutsmiedl:** I think it's more about the time I spent on it. I did several stalls, and then I thought, for heli-flying and agro-flying, I need an agro-glider. And before I did the first helis, I made my first Emily. In 20 square meters. But everyone advised against it. So I couldn't do any nice wing-overs yet. It was still just rolling. I couldn't fly thermic. In hindsight, I wouldn't have lost much under the agro-glider. But I wanted to do agro-flying, and I thought I also need an agro-glider for that.

[00:13:44] **Lucian Haas:** Did you already have an agro harness? Or not that either? No,

[00:13:47] **Daniela Freutsmiedl:** I just... what did I have? I think it was Advanced Access 2. So, at the beginning—it's not like that, I would never have told anyone now—I stalled with one rescuer at the start. But with an Agro glider. I then did all the stalls with one rescuer, with my Advanced.

[00:14:08] And at some point, everyone started advising against it. They all said, don't buy an Agro glider. You'll kill yourself, you'll get hurt, you'll get caught in a sail, don't, don't buy an Agro glider, buy a B glider. I didn't listen to any of them. I thought to myself, I can handle that. I'm buying an Agro glider. And then a few months later, I bought an Agro harness with two reserves. Everyone said I'd kill myself. I never had a situation where I killed myself. Even while flying. I did get some scares, but it was never bad.

[00:14:41] And then for a whole year, I went out flying in Kösten. Every free minute, I went out and practiced deep stall. And that year was exhausting. Mentally.

[00:14:54] **Lucian Haas:** Practicing deep stall for a whole year?

[00:14:56] **Daniela Freutsmiedl:** A whole year, exactly.

[00:14:59] We all said I'd kill myself. I'm not allowed to turn the heli on. I'm going into a spin because I can't manage the transition. They saw that I haven't been flying for very long. I think they were just worried about me. I didn't have any super agro pros around me saying, hey, it's easy, do it like this. And everyone said the basic is the deep stall. And then I was out flying for a year and always had a deep stall. I thought I was doing a deep stall. It turned out I was practicing minimal flight for a year.

[00:15:36] In hindsight.

[00:15:37] **Lucian Haas:** So, at some point, you were back with a safety instructor who knew a bit more and told you that what you were doing there wasn't a deep stall at all. Or how did you realize that what you were flying wasn't actually a real deep stall?

[00:15:49] **Daniela Freutsmiedl:** That was back in 2019, when I wanted to turn the first heli because you think, deep stall. I can do that well. But the heli only lets go of one hand now. Then I went over the water to Gerlitz and slightly braked the glider to minimal speed, and then I let go of one hand at a time and wondered why the helis weren't turning well. I also never looked up at the glider. And back then, I met a friend of mine. He watched a video of me once and said, hey Dani, take a look up at the glider. How was that?

[00:16:27] And he said, I'm not good at deep stall. Then I thought, okay, okay. And that's when the learning actually started. Then I really practiced nice deep stalls. The nicer the deep stalls were, the nicer the helis became.

[00:16:44] I think I had finished my studies by then. I believe I had quite a bit of time to fly during my studies.

[00:16:53] **Lucian Haas:** What did you study?

[00:16:56] **Daniela Freutsmiedl:** I studied math. I was also thinking about what I'm best at.

[00:17:01] **Lucian Haas:** You weren't exempt from talent there, it's on top of that. There

[00:17:04] **Daniela Freutsmiedl:** I had talent, exactly. I think I picked that up from my dad as a child. He's a teacher himself, a math teacher. And he wanted me to be good at math. And as a child, I always had to do calculations with my dad everywhere. And he kind of instilled in me from a young age that I have a great talent for math. I trained as a nurse before that. Then I worked. Then I thought, wow, a 40-hour job as a nurse, I won't be doing that for long. It's shift work. Then you work twelve days in a row. Then you have no free time left at all. Then I thought, what can I do? What can I study? Math is easy. We'll do math.

[00:17:47] **Lucian Haas:** But that beginning, at 27, with the flying, were you still a nurse then or were you already in university?

[00:17:54] **Daniela Freutsmiedl:** Let me think. I don't think I was fully in university yet. Back then, I met some stupid newspapers. I was in the 12th grade and I said I don't need my high school diploma. I'm dropping out. No, it was still the

13th. I thought I'd drop out. I don't need it. I'm training to be a nurse. Then I trained as a nurse. That's when I thought I should have just finished my high school diploma.

[00:18:22] Then I went to the BOS and finished my Abitur. And that was when I started flying. I was still at the BOS then. And then, relatively at the same time, I started flying while I was studying math. And studying math was not easy.

[00:18:36] **Lucian Haas:** But it at least gave you enough time to go flying a lot. And you finished the math degree, in the end.

[00:18:43] **Daniela Freutsmiedl:** Yeah, exactly. It took me longer. So, instead of the expected three years for a bachelor's degree, it took me four and a half years. Then I also wanted to do a master's. So in total, I studied for five and a half years. But I dropped out during the master's because I realized it's not for me. So the bachelor's is enough for me. Wherever I want to go, the bachelor's is enough. Then a master's—that often leads to a high-level position at a university. And I thought to myself, I don't want that in my life. I don't want to go all the way up in a company with a lot of responsibility.

[00:19:23] **Lucian Haas:** Rather have more freedom.

[00:19:26] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly, working a bit in the backend. I like that. Now I've got a good job in IT.

[00:19:33] Everything in my life just sort of happened to me. I never really knew what kind of job I'd have. I just applied and thought, in the worst-case scenario, they'll take me.

[00:19:49] The worst-case scenario is

[00:19:51] **Lucian Haas:** started. Yes,

[00:19:52] **Daniela Freutsmiedl:** That was the first application I had. Then they told me what I had to do. I told them I already had some knowledge of IT, but I said I had no idea about exactly what I'm doing now. I just told them I can learn things quickly. That works well. But regarding the specific field of work I have to do, I said I had absolutely no idea. I didn't think they would take me. But they did.

[00:20:18] And now I'm very happy there. I'm now working reduced to 230 hours. In the home office. And that gives me a lot of time to fly. I can organize it much more myself. And that's why I can spend so much time under the glider.

[00:20:33] **Lucian Haas:** Did you also mention during the application that you do paragliding? That you fly aggro? That you need a lot of time for flying?

[00:20:42] **Daniela Freutsmiedl:** Yes, I also mentioned that. I didn't say I fly aggro. I said that I do paragliding. And that it's important for me to have time for flying. And that works. We can definitely manage that. I have a great employer. That's why I didn't think they would hire me. I wouldn't have applied.

[00:21:03] **Lucian Haas:** Well, but now you're there. Apparently, he's happy with you because he hasn't let you go yet. And in between, you have plenty of time to go training. How much do you actually train? I mean, what does a typical week look like for you? You say you work mainly or completely from home?

[00:21:22] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly, completely from the home office. That means I can get up in the morning. First, I check the weather—I actually check the weather the day before. If I know it's going to be proper rainy weather, like these last few days, then I work more. I'll work ten hours a day. But in return, if I see that there's going to be nice weather for a few days next week, I'll open my laptop in the morning, work for two hours, close it, and head to Kössen to go flying.

[00:21:50] **Lucian Haas:** Kössen is like your home mountain, your main training mountain.

[00:21:54] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly, exactly. It takes me a bit under half an hour to get there. And Kössen works in almost every wind direction. I have the leisure ticket,

[00:22:04] So it's an annual pass, which also includes Kössen, making it affordable for me. I don't have to buy a day pass every day. That means I pay for this annual pass once and then I can just head over around noon often and still manage

to do eight flights. That way, I can train relatively well alongside my job. If I actually had to be in the office from eight to five, I definitely wouldn't have the flight level I have now.

[00:22:39] **Lucian Haas:** Explain to me, or tell me, how does an agro pilot—or an agro pilotess like you—train? Do you have a real training program that you set for yourself? Or is it just training by simply flying a lot and saying, "Now I'll do a heli turn," "Now I'll fly this or that," "Now I'll do a Misty Flip" and stuff like that? Does that come from you, saying that's training, just flying a lot, a lot? Or is there actually much more systematic structure behind it? I mean, as a mathematician, you're probably naturally systematic, but the question is whether you apply that to flying as well.

[00:23:16] **Daniela Freutsmiedl:** Well, it's chaos.

[00:23:21] Doing it early, like in the spring, I really see them training—they have a training plan, they do this maneuver, that one, that one. But for me, having fun while flying is also important. So there are weeks where I train like before a competition, where I have my two competition runs, and then I only fly those two runs.

[00:23:42] But I have to know what maneuver I'm flying before every flight; that's important to me. So, if I'm standing on the mountain and fly out and just start flying randomly, that doesn't work, because then I'd have to think about every maneuver myself, wondering what I'm doing next. For me, it has to be a nice agro flight.

[00:24:02] consists of maneuvers that are all linked together. That means not a heli, then flying straight, then a misti, but I have to do a misti out of the momentum of the heli, or out of the set I have to do a twist and then keep going immediately. So there has to be a nice flow in it, and I only get that flow if I already know what I'm flying at the start.

[00:24:22] **Lucian Haas:** Do you write that down somehow, or is it just really like a choreography that you can just remember? I mean, at the start I think, I know I have 600 meters of altitude I can burn, and I also know roughly how much height I use with each maneuver, and then I put these five, six, or seven figures together somehow that I'll then use to fly down there.

[00:24:46] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly. I do that at the launch site or while on the track, or while going up, or in the air when I'm on my way to the box. I always think about which direction—so if I've done a maneuver to the left once and the heli tilted left, then I have momentum to the left, which means I have to do something to the right.

[00:25:05] I set that for myself at the launch site or while flying into the box. Except for the competition runs, the two I have, I have to write those down beforehand. Because there are many criteria—for example, if I do three left maneuvers and five right maneuvers, then I have more right maneuvers and there's a point deduction. That means I really write that down on the list, see how many lefts I have, how many rights I have. To get a lot of bonus points, you need several twisted maneuvers. You're only allowed three reverse maneuvers and there are many rules. And for that, I really take almost an hour and a half to try and write down two runs that give a lot of points, have a good flow, and where the lefts and rights are balanced.

[00:25:57] That's the only thing I write down; the rest I just practice.

[00:26:03] **Lucian Haas:** Now, there are certainly some people listening here who aren't that familiar with Arco. Maybe you could explain at least a few things, because for the Arco people, this just comes out naturally, it just flows out of their mouths, and the next person is like, I don't know what they mean. So let's just start. You said, yeah, I have to perform at least three Twisted maneuvers or something like that. What does that mean?

[00:26:26] **Daniela Freutsmiedl:** Twisted means you don't move straight ahead, but you grab the risers and trapeze yourself backward. So you do a 180-degree turn in the harness set. Then you look

[00:26:36] **Lucian Haas:** backwards at the

[00:26:38] **Daniela Freutsmiedl:** flying. Exactly, I don't maintain the risers backwards, but in the front via X crossed.

[00:26:46] I don't think there is any point to it. I'd have to think about what the point even is. I have no idea, it's just fun.

[00:26:52] **Lucian Haas:** It's fun, and it probably just makes everything a bit more challenging because you probably have to think in mirror image when steering with one, right?

[00:27:00] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly. The right brake is then at the top left and the left brake at the top right. In competition, there are more points. That's a good point. And some maneuvers seem easier to me in Twisted.

[00:27:17] **Lucian Haas:** Aha, why?

[00:27:19] **Daniela Freutsmiedl:** You see the glider better. Take Infinite, for example. The glider always comes from behind and then shoots down in the front. And behind you, where you'd have to make a correction, you actually can't see the glider very well. But if you do it twisted, the glider always comes up in front of you and you can see the glider better. Okay.

[00:27:39] **Lucian Haas:** That means, would it maybe even be easier to learn an Infinite by flying it Twisted? I don't think so, no. Yes, if you say you can see it better, then maybe it's easier, theoretically. Theoretically.

[00:27:54] **Daniela Freutsmiedl:** maybe, yeah. But you always have, I mean, at the beginning, the hardest part is holding the twist. It sounds so simple, you turn in and you pull here and there on the brake. The hardest part about twisted flying is simply holding the twist. Because if you do a turn twisted, maybe someone has already done it, you notice right away, oh, the pendulum, you are a pendulum, it twists you out immediately. And with twisted infinite, you have to do a good spiral beforehand before you initiate it. And if you twist out during the initiation, that's not good. It's okay, but it's not good.

[00:28:36] **Lucian Haas:** How do you manage to hold a twist like that?

[00:28:40] **Daniela Freutsmiedl:** I don't really think about it at all. I do a lot of it subconsciously with my body weight. So when I twist, I don't twist 180 degrees, I always twist a bit more, like 220 degrees or a bit over 200 degrees. And that locks the twist in a bit.

[00:28:58] **Lucian Haas:** It's not like you're holding onto the carrying pole with your elbow or anything like that, but...

[00:29:04] **Daniela Freutsmiedl:** No, not at all.

[00:29:05] **Lucian Haas:** Okay. I also thought about

[00:29:06] **Daniela Freutsmiedl:** I've already thought about what holds the twist together for construction. But it's just stupid because you have to untwist again, China, then in the maneuver. Such a construction aid was nothing. A lot with body weight and working carefully with the brake. As soon as you pull the rear brake, which is away from the front, a little bit in the twist, it automatically untwists you. That's why in the maneuvers, when you're spinning to a heli, for example, some maneuver you're breaking out of, you always break the side off—the negative side, the one facing away from you—the riser. And at that moment, it untwists you.

[00:29:45] **Lucian Haas:** Can you basically fly all maneuvers in a twist?

[00:29:49] **Daniela Freutsmiedl:** I think so.

[00:29:52] **Lucian Haas:** Or are there maneuvers that actually don't work because they automatically always induce a twist from a flight dynamics perspective?

[00:30:00] **Daniela Freutsmiedl:** Normally, you should fly everything twisted, China.

[00:30:04] **Lucian Haas:** Can you fly everything twisted? It

[00:30:08] **Daniela Freutsmiedl:** It sounds easy. Some people think you start with the Twisted Wingover. If anyone listening wants to do the Twisted Wingover, don't start with the Twisted Wingover.

[00:30:22] That's ultra-difficult. That's exactly when you pull the brake on the left and right. And the Wingover is a really nice Wingover. I find it really difficult to fly. And you do so much with weight shift and with the brake. I haven't tried it yet, but I imagine

[00:30:42] I find the Twisted Wingover incredibly difficult. Otherwise, let me think... I think I've tried almost everything except the Twisted Heli, and I've often tried it by accident, and it works. Otherwise, I can fly everything twisted. Except

for the left Misty Heli. I don't do that.

[00:31:02] **Lucian Haas:** What is a left Misty Heli? Just because such a great technical term is being used here again. For those who aren't very familiar with it.

[00:31:11] **Daniela Freutsmiedl:** I think everyone can imagine what a heli is. The glider twists over the ears. And a Misty is when you spin the glider. You take a bit of momentum, like with a pitch. And in the high climbs, in the high swings, you spin the glider on one side so that the glider rotates 360 degrees and then flies straight again. That means for the Misty heli, you spin the glider 360 degrees with one side and then you turn that into a heli.

[00:31:43] **Lucian Haas:** So basically, in a heli, the glider is vertical above you, but in a misty, it hangs a bit behind or in front of you, depending on whether it's flying twisted or not, probably.

[00:31:53] **Daniela Freutsmiedl:** Yeah, exactly. Exactly. He spins behind, so he starts spinning behind and the Misty shoots out in front at the end. Unless you turn it into a heli, then it spins towards the heli. And that's the only maneuver. It's a beginner maneuver,

[00:32:11] but I just don't like it. I don't like it. I can fly everything, but I don't like a Misty Heli to the left. That's dangerous.

[00:32:19] **Lucian Haas:** You don't do that. Earlier, there was another term you used. Reverse. What is that?

[00:32:27] **Daniela Freutsmiedl:** That's well explained. Reverse is when I do a Misty to the left now—so I take a swing in the pendulum and do a Misty to the left—then I spin the Misty to the left. That means the rotation movement of the glider is to the left. And if I don't do a left heli after that, but a right heli instead, then the change of direction of the heli is the reverse. That means a Misty to the left followed by a heli to the right is a reverse.

[00:32:58] **Lucian Haas:** That means the rotation direction on the vertical axis is reversed. So, reversed. Just from left to right or from right to left. Exactly.

[00:33:08] **Daniela Freutsmiedl:** Almost everyone can do that, like a Sat. I think Sat is just a term most people use. You can also do a Sat. For example, you can do a Sat to the left. You can then pull it off very slowly, that Sat. And then keep it on the heli to the right. That would then be a Sat-Heli-Reverse.

[00:33:28] **Lucian Haas:** A lot of things come together there. Yes. You said you hadn't flown any aerobatics at the beginning, but you were interested. Then you started by practicing these deep stalls, without actually going into a deep stall for a year and so on. How did it go from there, that you actually got to the point of saying, I'm flying in an aerobatics competition?

[00:33:52] **Daniela Freutsmiedl:** From the point where I actually started training and trying heli, it went relatively quickly. I can't remember who it was, but someone once asked me what I was flying. I said, "Yeah, I'm trying heli." And then he said to me, "Oh, if you're trying heli, then you can basically try almost everything now. Why don't you try Misti, or try a Sat?" Then he showed me a few maneuvers I should try. And I thought, okay, if he's saying that, then it must be true. And then I...

[00:34:23] I don't have many videos from back then, but I probably should have put more thought into it. I just tried it out. Theo, the Blick, I think, is everyone. Every term is a very well-known French akro pilot who makes YouTube tutorials. I watched those. But not completely, because he always forgives so much. Oh, don't talk so much. And I just kept fast-forwarding and watching, what does he do then? Ah, he takes momentum and he circles there at the brake. And that's how I learned a lot of akro flying.

[00:34:55] **Lucian Haas:** By watching others, sort of?

[00:34:57] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly. Until I needed my first rescuer in Olydenis.

[00:35:03] I should have maybe listened to what Theo said in his tutorial beforehand and not just...

[00:35:10] **Lucian Haas:** Not just watch, but also look? Not just watch, yeah. Because sometimes he also says what mistakes you might make or something like that.

[00:35:16] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly. He went into great detail there... He spent ten minutes thinking about what we should do. Ten minutes talking about maneuvers. Then he got to the point. He said some important things that I obviously didn't do. And then, in Olydenis, I met my savior for the first time. From then on, I thought, okay, I'm going to see what can go wrong and watch a few more tutorials.

[00:35:42] And then... The first infinite was in 2020.

[00:35:50] I flew that at the Gerlitzten. Because I'd had a pretty stupid flight before. It was noon and at the Gerlitzten, which is a mountain in Carinthia, maybe some of you know it. There was a cloud hanging right over the launch site. But the cloud was very small. We drove up and waited a bit. And then I... the cloud made this tiny little hole. And I thought to myself, oh yeah, in that hole, I can see the water anyway. I'll take off now. I'll easily make it through. The cloud was a bit further away from the mountain. And that's when I took off. There were four of us taking off back then. And while flying, I realized, oh boy, this hole...

[00:36:35] **Lucian Haas:** It's already closing up again.

[00:36:36] **Daniela Freutsmiedl:** It would be smaller and I won't be able to reach it at all from the glide angle.

[00:36:43] Then I thought, the lake is a bit ahead to the right. So, just before the cloud, I steered slightly to the right and figured I'd just go right through it, through the cloud. And then I flew into the cloud. It only took about half a minute. That's impossible. The cloud was so small. And I still can't see anything. I looked down and was surprised by where I was looking. And suddenly it was dark down there. Dark, dark, dark. Dark is not good. Dark is bad. And then I saw the first fir tree pass by in my peripheral vision. I thought, oh boy. And then the cloud thinned out and I only saw fir trees in front of me. Okay, what did they teach you in training about picking the juiciest fir tree? I picked the juiciest double fir.

[00:37:30] and then I flew in. I had no other choice. Of course, my phone and everything else in the harness were unreachable. And luckily, it was just a small hiking trail, and then I was hanging up in the tree and some married couples walked by down below. And I waved down at them, like, hey.

[00:37:51] Three had a bit of help, whether they could call the mountain rescue. It's a long story in any case, and I definitely got the Carinthian mountain rescue out there.

[00:38:01] **Lucian Haas:** Probably after a few hours, right? It took two

[00:38:03] **Daniela Freutsmiedl:** Took hours, yeah. That was a good fir tree.

[00:38:09] And then I was down at the landing field, looked at my glider, and thought, I'm so stupid for just staring at it. The weather was beautiful, and on that day I thought, so much has already gone wrong.

[00:38:22] **Lucian Haas:** I'll try another Infinite.

[00:38:24] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly, I thought to myself, it can't go any more wrong, because one thing—well, it's always, so much can't go wrong in one day. Okay, so I didn't ask how to fly the Infinite. Before that, I think I flew rhythmically three or four times, which I didn't like at all because I just didn't enjoy it. Then I asked someone how to fly the Infinite. It was Christina, a Czech woman who was already flying aggro relatively well at the time, and she said, you just do a spiral to one side, wait until the glider is above you, and then you pull the Sat 3, hold it briefly, and let it go. Yeah, okay, now it's easier.

[00:39:07] Then I went up, and that was my first infinite, and it was great. I really had a talent for it.

[00:39:14] **Lucian Haas:** How many flips did you do right at the start, or was it just one and then it was over?

[00:39:18] **Daniela Freutsmiedl:** Well, I think five or six. So I did it really well. I was very shocked that I stayed inside for so long, because she said, hold on tight at the top and you'll wobble out, and I'm still in there. But you

[00:39:30] **Lucian Haas:** did you know how to steer it out, so that you don't run the risk of falling into the sail or something?

[00:39:35] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly, she said that if I just keep my hands up on the glider, the glider can do it. So I had a lot of trust in the glider. That helped me a lot. I knew the glider could do it. But if I only keep my hands up, you'll wobble out on one side again and then end up in a sat. It's actually idiot-proof if you don't touch the brake. She did say you're not allowed to touch the brake. Then initiate the sat, hold it briefly, and keep your hands up. And

[00:40:03] **Lucian Haas:** that worked great. So, if he doesn't have enough momentum anymore, he automatically falls into the Sat?

[00:40:10] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly, he has to have enough momentum at the start to go in and go over it twice. And then, if he gets off-axis, he automatically falls out into the Sat.

[00:40:19] **Lucian Haas:** That means if you can fly a Sat and can lead it out properly, Infinite is actually a relatively safe maneuver, as long as you don't go on the brake.

[00:40:29] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly. And you have to be able to spiral well. If you can still guide the spiral properly. Those are the two things you need to know for Infinite.

[00:40:38] **Lucian Haas:** So, Infinite, which is always considered the ultimate maneuver, isn't actually the hardest thing in the end?

[00:40:46] **Daniela Freutsmiedl:** It's the simplest one. It's just the one with the most danger involved when you just go over the glider. It has the risk that my wing field is really there and present. But in terms of skill level, it's one of the easiest maneuvers. Because you just have to spiral, set up the spiral, let go of the seat. You need a lot of balls for that.

[00:41:12] **Lucian Haas:** All you can say here is, don't do this at home. Watch a lot of tutorials by Theo de Blick with all the explanations, and probably five more tutorials from others too. And before you try any of that at home somehow. But otherwise, it's a very easy maneuver. But then you could eventually do this, or you did it, and then you said, ah, now I can do Infinite. And then you said, if I can do Infinite, can I also fly along in an agro competition?

[00:41:38] **Daniela Freutsmiedl:** Yeah, exactly. That was actually my opinion too. I saw the women who fly in the agro competitions—they fly okay, but they don't fly anything more than just Infinite. And then I thought, okay, so if I can do Infinite—I knew I wouldn't be super good—but I thought I could at least fly along. And I just wanted to land on one of those rafts. You can see that in the videos. There's a raft in the water, like a kind of air mattress in the water that you're supposed to land on. And I really wanted to do that. I watched the videos. There

[00:42:12] **Lucian Haas:** I thought to myself,

[00:42:12] **Daniela Freutsmiedl:** It just looks so great. Even though I'm a bad pilot, I just love flying along with it. And the whole thing really pushed me. I then planned to

[00:42:25] the competition, that was in 2020, I was a bit hyped. I thought to myself, I can fly Infinite now. I fly so well. And that then resulted in a serious accident for me in Turkey.

[00:42:38] **Lucian Haas:** Did you overdo it? I am

[00:42:40] **Daniela Freutsmiedl:** I launched in conditions that weren't good for flying. So we were at the launch site and the wind was very strong. And it kept coming from the left and from the right side. There were very strong thermal gusts. But I was just in that state of courage. I said, nothing can happen to me. I control the glider so well. I launch out and thought to myself, if it collapses, it'll just open up again.

[00:43:09] Then I waited for a calm phase. A calm phase came. And then I launched and I ran. And then I thought, I'm not taking off in this strong wind. And it was so weird. Tandems had already launched in front of me. They all got a collapse. That should have been a sign for me. Those are conditions where you don't launch. And tandems were being dragged across the launch site. And many people know the launch site in Lüdénis, I think. It's not made of soft grass. It's made of hard concrete blocks. And right after launching, I was jerked 15, 20 meters into the air. Like instantly pulled

straight up. Then, I think I got an 80 percent collapse.

[00:43:55] It opened up again. But in that pendulum motion, I hit the concrete down there very hard. I slammed into it. I mean, really

[00:44:05] **Lucian Haas:** Was it ripped up about 15 meters and then set down just the same?

[00:44:09] **Daniela Freutsmiedl:** Yes, roughly. So the glider definitely cushioned something, I think. Because it was a bit of something above me. It definitely caught something. But the impact was very, very strong. I noticed right away, though, that something was broken.

[00:44:23] **Lucian Haas:** And what was broken? I always

[00:44:24] **Daniela Freutsmiedl:** I always thought it was the twelfth thoracic vertebra. It was shattered. And that's not cool in Turkey.

[00:44:32] **Lucian Haas:** I don't think it's cool in Germany either. But a shattered twelfth thoracic vertebra is nothing cool, I'd say.

[00:44:40] **Daniela Freutsmiedl:** And they don't have a helicopter there. So first, you go with the stretcher that was already on-site because the launch site is here. They were already there, which was great. Then you go down the 2,000 meters on a wooden stretcher. So they don't have one of those cool vacuums. You get strapped onto the wooden bed and then it takes about 50 minutes. Down the mountain and into the hospital. And that's when they determined it was shattered. And I didn't want to have surgery in Turkey. But after five days, I started to slightly lose feeling in my legs. Like, a tingling on the back. I could hardly feel the soles of my feet anymore. And the doctor said it had to be operated on. I can't fly to Germany.

[00:45:26] I can't be transported. And then I had the surgery there. The canal

[00:45:31] **Lucian Haas:** was basically pressed on it. Exactly.

[00:45:33] **Daniela Freutsmiedl:** He hadn't seen that at the beginning. After the surgery, he said it was worse than expected. I don't know exactly what they did there yet. He said he had to remove some bone material so that the spinal cord would have some space again because it was swollen.

[00:45:52] And yeah, the time in Turkey was hard in the hospital. I mean, the hygiene there is very questionable. I mean, you

[00:46:04] **Lucian Haas:** as a nurse, you can probably judge that even better. You see exactly what they're doing here. One...

[00:46:10] **Daniela Freutsmiedl:** didn't even have a call button. You have to get the food yourself. That means a food trolley comes through and it's beeping and honking.

[00:46:21] Were you able to walk? Because you say, get it yourself? Exactly, for the first few days I wasn't allowed to get up because the fracture wasn't stable yet. And that was one day after the surgery, I wasn't supposed to get up alone then either. And then the food trolley screams and yells, and I scream in English that I can't get up. They should please bring it to me.

[00:46:44] Nothing. I mean, in Turkey, they rely very much on family members. The family is there with every patient. Sigi was there with me; he was just there for a bit that day to organize something. But he was at the hospital every day. He supported me a lot there.

[00:47:05] And since that day, I've become much more cautious. So that was a huge wake-up call for me, that no matter how well you fly, there are just certain conditions. You just have no business being in the air with your paraglider. You're just flat in the wind. And I think it protected me from something worse. I was just so hyped at the time because I learned so early, so fast. And if that hadn't happened, I believe something else would have happened at some point. Maybe something worse.

[00:47:34] **Lucian Haas:** So, an accident like that was like a wake-up call for you, where you say, okay, I still want to keep flying, but only at a safe level.

[00:47:44] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly. The doctor still had to talk me out of it. For the first three days I was lying in the hospital, I thought I'd never fly again. I just had no desire for it anymore. I had a nice hospital room with a view of the mountain, a view of Babadag. I watched them fly by. And then after the surgery, when I knew it was healing again, I was allowed to get up. And then I asked a doctor when I could fly again. And he looked at me like I was crazy. Earliest in a year. Oh my god. Okay.

[00:48:15] **Lucian Haas:** How long did it take then? Eight weeks.

[00:48:20] You had a shattered thoracic vertebra. They had to remove bone and do other things so that it could heal. You might have almost had some noise, paralysis, or something like that. But eight weeks later, you were back in the air.

[00:48:33] **Daniela Freutsmiedl:** So, I wasn't cleared. I got examined in Germany. And at some point, I got the okay to carry nine kilos. Then I thought, wait a minute, nine kilos.

[00:48:46] Then I had my paraglider, my light harness, my rescue harness, and everything on it. And that weighed 8.5 kilos. Okay.

[00:48:56] **Lucian Haas:** I have the medical clearance. I can go flying again. Exactly. So, I was just...

[00:49:00] **Daniela Freutsmiedl:** very carefully at the beginning. Right after the accident, I trained a lot. Well, "trained" in quotation marks. I said I'd be mobile very quickly. Just four weeks later, I was already back on the mountain, climbing up high falls near us. Although it was painful. I mean, it hurt like hell.

[00:49:21] The worst thing was that I always had to hike down because it caused so much jarring in my back. And once I got the okay to carry nine kilos, I thought to myself that it actually makes more sense to fly down carefully than to hike down.

[00:49:37] And then I, well, at the beginning I only flew with the light glider. Then I also, I think, weighed Emily. Then I thought, okay, I'm only getting to nine kilos, a bit over nine. And then I did hike in acro, well, not acro, but I just, I flew out and did helis. So I was really careful.

[00:49:56] **Lucian Haas:** Practiced deep stall again.

[00:49:58] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly. Did a bit of minimal flight.

[00:50:03] And until I actually got the okay from the doctors—well, they never really gave the okay. I just asked them when it would be okay for me to, I like bouldering and climbing too. I asked them when it would be okay to jump onto a bouldering mat from about two or three meters. And once I got the okay for that, I started acro-flying again. Because for me, if I can fall from three meters onto a mat, I can roughly compare that to a rescue rappel. I have a very good, large rescue rope. And with that, I'm basically getting on, so to speak, as if I were falling while bouldering—actually, even better than falling while bouldering. And when that was okay again with the doctors, I said, then I'll fly again. But I was very careful. It took quite a few months until I, well, until I had general trust again; it took two years.

[00:50:54] So I was out of the air for two years and was always afraid that after starting in thermals, this thing would just give out.

[00:51:01] **Lucian Haas:** But the fear wasn't about the thermals at all. You weren't afraid during the maneuvers themselves, it was the turbulent air that kept ripping you back up. It just kept getting stuck in your system.

[00:51:14] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly, it's very long-lasting. It's still there. So now, if there are great thermal conditions, I don't go out. The flight isn't worth it to me. So that really left a mark. But during the maneuvers, it was okay. Nothing happened there. I mean, maneuvers are, well, they're a designated space. I have my own box. I know that at a certain altitude, I stop. I have a rescuer I can pull. That's relatively safe for me. Even safer than in thermal conditions in the States.

[00:51:45] **Lucian Haas:** Because it's predictable for you.

[00:51:47] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly, I can manage the risk myself. So I can say, I'm flying in this box, where there's a cost, a good field below, there I'll take care of my reserve nicely. I'll stop at this height, I won't do anything anymore. If I'm not feeling so good, I'll do easier maneuvers, if I want to push a bit. So it's in my hands what I do. And not in the hands of, like, a rotor or thermals, that I'll get into trouble. It's just up to me. And if I trust myself and I can do it, it's safe for me.

[00:52:22] **Lucian Haas:** Are there still moments, maneuvers, or anything else during agro-flying where you feel something like fear?

[00:52:29] **Daniela Freutsmiedl:** Yeah.

[00:52:33] I mentioned that Misti earlier. You can make the Misti a bit more difficult now by doing it twisted. So, Misti was the one where you swung and spun the glider during the upward pendulum movement. You can do that twisted. That's called a Twisty Twist. That means you do the twist and at the moment the glider spins, you twist yourself into the other direction, the opposite side. Okay. It sounds very simple, and then you have to stop this shooting storm. This maneuver only cost me four knights last year. Okay. Because it's just difficult for me, or for many others, to twist from one side to the other during that maneuver and catch the glider's shooting motion.

[00:53:25] That's the trick—making sure the glider doesn't keep shooting forward, that it doesn't get a front collapse. If you stop it just a bit too much, it ends up in a flyback. Then you're in a twisted flyback. If you then have just one hand a bit too low, it twists you in, you let go of one hand, and the glider shoots out again. That's the maneuver I still have a lot of respect for, because I fell into the canopy.

[00:53:49] **Lucian Haas:** And how did you get out of it again? Was that through luck too?

[00:53:53] **Daniela Freutsmiedl:** Too. There must have been a lot of luck involved. It was a beautiful summer day in Kösten. It was very, very thermal. And I have a 14-square-meter glider. Back then, with my Sigi, my friend, we were bickering a bit. I went up alone, did a flight, already did that twisty-twist maneuver, and wanted to land. And at the landing field, there was so much thermals that I made a big circle and was almost back at launch site height. And then I don't land. Then I pulled back, did another edge, and noticed so many gusts and thermals going through down below. And then, I always do that too, when the air says I shouldn't land, then I don't land. Then it went up again. Then I thought, okay, if it goes up again, then I just won't land.

[00:54:40] Then I flew towards the mountain and in that time my friend, Sigi, flew out. Then I watched him during his turn and he messed up a maneuver and ended up hanging in the rescue parachute. And then, we were arguing and acting like idiots. I saw he had it under control with the rescue parachute right away. We have a steerable rescue parachute, a Beamer from High Adventure. And I saw he had it totally under control and it must look... Then I flew out and thought, now I have to help someone with the rescue parachute. And it went up very high. So I had good altitude, Kösten, thank God. Then I tried the maneuver again and landed in the flyback. I braked a bit too much and then I went up a bit with the brake and that, combined with my small battery glider and the thermals, caused the glider to shoot up so, so strongly.

[00:55:34] I just saw it shooting out and the canopy just below me. And at that moment I thought, please no. And then I fell right into the middle of the canopy.

[00:55:43] and that's a pretty brutal feeling. I mean, you hear that crack right away, and in that moment, time slowed down so much. I looked down to the right and saw a small patch of meadow. I thought, great, my reserve is over there to the right. Then I pushed all the lines off the reserve, as if I had all the time in the world. I think it went relatively fast. For me, it was like, there, we've cleared the lines, then I pulled the reserve out, threw it through the hole, and just saw the lines stretch, the container fly away, and then it was out of sight. In the first moment, I thought, yeah, it's opening well. And in the second moment, I thought, oh, I'm in freefall.

[00:56:30] And then I braced myself and tensed up. In that moment, I was afraid my neck would break because I fell so fast. Yeah. But it wasn't really like that. It opened with a real snap, and then I was hanging on the glider for about fifteen minutes because of the thermals. Fifteen minutes? Fifteen minutes, yeah. But I hit the landing field better than some

people probably do on a glider. I had a long time.

[00:56:57] **Lucian Haas:** What goes through your head when you're basically, you could almost say, escaping death or jumping off the glider, something like that. And then you're hanging there for fifteen minutes until you actually have solid ground under your feet. So, what kind of thoughts are going through your head then?

[00:57:21] **Daniela Freutsmiedl:** My brain is incredibly stupid when it comes to stuff like that. Stupid? Yes, incredibly. In the first moment, I thought, oh my god, what are the others going to think when two rescuers land there? I didn't think, oh my god, I'm still alive. I first thought, oh my god, what are the others going to think when two people are on the rescuer. That was the first thought.

[00:57:44] And I didn't think much at all, not during the time I was on the glider. I already had my glider with me. I was able to steer. Then I flew towards Kössen into the village, a bit against the wind because there was a lot of wind. Then I flew back, faced into the wind, and basically just checked that I was coming down well.

[00:58:04] **Lucian Haas:** So you were busy, actually.

[00:58:07] **Daniela Freutsmiedl:** Yeah. And when I landed, first thing was, phew,

[00:58:13] taken a breath and thought, hey, does it really have to be this maneuver? Does it really have to be that I do something so stupid? I do like having fun while flying. It's not about who can put themselves in the funniest position, but I like having fun with it. And then I also stopped doing the maneuver for a bit. For two weeks. For two? Yeah, okay. That's the inner ambition.

[00:58:43] Unfortunately, there's no video of it, otherwise I would have watched to see what mistakes I was making. If I know which mistake I'm making, then it's good for me because I won't make that mistake again and it won't happen anymore. And I didn't have a video, but I had a rough idea of what I did wrong.

[00:58:58] **Lucian Haas:** Is that—quick question in between—is it really true that if you see your mistake once in the video, then you don't make it again? Is it really that kind of learning where you say, okay, once I've seen it right in front of me, that was it, then I can program it in? Don't do that anymore. So if

[00:59:17] **Daniela Freutsmiedl:** was a really bad mistake, like, "how do I fix this?" Yeah. But if it's just a mistake where the hand is a bit too low, then I know the hand is too low, I fix it, and I do it again and the hand is too low again. What's going on? I do that so many times until I actually manage to stop making the mistake. But with something like that, where it happened,

[00:59:40] both hands were simply too deep and I just let go of the flyback a bit, and I will never do that again in my life—if I'm twisted in the flyback, I will never let the glider fly again. I'd rather throw a reserve, I'd rather get twisted ten times and throw a reserve, than just try to somehow fiddle with it and let it fly; I'm never doing that again.

[01:00:05] **Lucian Haas:** Mhm. You said that two weeks later you tried the maneuver again. Yeah. What drives you to basically keep pushing that limit, or to say, no, I want to be able to do this maneuver, even though I might actually be putting my life at risk in a way?

[01:00:24] **Daniela Freutsmiedl:** Yeah. I know there's something deep inside me, it's connected to a bit of ambition. So, if I've set my mind on something and I see it's doable because others are doing it, and I want to be able to do it, then something subconscious drives me and says, do it—but do it more carefully, don't do it like before, just do it. I don't know what it is, whether it's ambition or ego. When I see someone doing it and see that it's possible, I want to try it too and see if I can do it as well.

[01:01:03] **Lucian Haas:** And when you do it, if you can even gauge that at all, do you do it mainly for yourself or also because of the ego and all that, mainly for others too? Like, just like when you're hanging on the rope and you've said, oh shit, the ones below, what are they thinking now? There are two of them hanging on the rope now. Like, how stupid are they actually? They can't do it or whatever.

[01:01:24] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly. So

[01:01:24] **Lucian Haas:** how much of your motivation is actually not intrinsic, meaning it comes from within you, but also extrinsic from the outside—that there's someone you've caught, that you want to please or impress or something like that?

[01:01:38] **Daniela Freutsmiedl:** I've also thought about it myself, who you actually do it for and why. I couldn't come to any conclusion. I once imagined what would happen if there were absolutely no people in the world. Like, none at all. Would I still be allowed to go paragliding and do ten flights a day? I don't know. I mean, of course I do it because it's fun, but man, would I only do it alone if no one were watching? I'd probably still do it because I'd be doing something new. But the question is whether you

[01:02:14] **Lucian Haas:** ...then would you be testing your limits, or would you rather say, especially after an experience like that, where you're like, "Actually, that was already at the limit"—well, for me at that moment, it was at the limit. It really could have gone wrong. Do I want to test that limit, or do I just not want to fundamentally keep having fun? But then I'd be taking that part of the fun out. There are still 99 other maneuvers that I could probably still fly. I

[01:02:40] **Daniela Freutsmiedl:** I think for me, it's a bit about the fun, because if I had mastered everything perfectly—if I had flown everything perfectly from the first year—I think I would have stopped aerobatics, because then you could do everything. I think it's that interplay between learning something new, the adrenaline, and then actually being able to do it; it all works together. And once I've mastered it all, I'd do it again, because I think it would be boring. It's like if I'm allowed to go up and down the same mountain ten times. At some point, you've seen the mountain and the path, you know it by heart, and then you need something new. I think that's very strong for me.

[01:03:22] **Lucian Haas:** What role do competitions play in your motivation? I mean, you train a lot, you go flying a lot. You mainly fly for yourself because you want to master the skills. But in competitions, you have to show your skills, but you also have to compare yourself directly to others in terms of points, or you get compared. How much of your motivation to say, "I really want to train this much," is directly related to these competitions?

[01:03:49] **Daniela Freutsmiedl:** So competition flying taught me to fly cleanly. A clean turn, no "ear" can come in. They judge the cleanliness of the maneuver. As soon as an ear rolls in or the heli doesn't do a clean roll, there's a deduction. And I never used to place any value on that before. That was for things like Misty Heli connections. If the Misty stops and then moves toward the heli, it's not a nice Misty Heli. And I never paid attention to that until I flew in competition. And then I told myself, that's not a nice Misty Heli you're flying. And that led me to fly the maneuvers I could do more beautifully.

[01:04:30] **Lucian Haas:** So competition is like the incentive for perfection?

[01:04:33] **Daniela Freutsmiedl:** Yes. At the beginning. Now it's general because I just like to fly beautifully. But at the beginning, competition flying was what drove me to fly really perfectly. And now there are a few maneuvers that I only do for competition flying. But those are mainly smaller maneuvers. So there are some maneuvers, like the Twisted Infinite at the moment. I don't fly that in competition. I just fly it for myself because it's fun. And there are a few maneuvers that I've only learned for a competition now, which give a lot of points. For example? Which I also enjoy now. Sounds stupid, but the Opposite McTwist.

[01:05:15] **Lucian Haas:** Opposite McTwist, what's that?

[01:05:17] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly. So a McTwist is something similar to a Misty, only you pull it off more aggressively. So you take some momentum. That was the maneuver my first rescuer did. You take momentum. And exactly when you're at the lowest point under the glider, you pull the glider into a one-sided negative turn with quite a lot of force. And then the glider doesn't spin 360 degrees, but it spins 720 degrees ultra-fast. And normally you always take momentum on the side where you're going to pull it. That means, for example, I take a quarter, quarter, or half turn of momentum to the right and then pull to the right so that the glider goes to the right.

[01:06:02] And you can of course also do it if you take momentum to the left. Then you have to level the glider and can then spin to the right.

[01:06:11] And those are maneuvers that are easy for everyone. I don't know why not for me. I mean, I really messed up that maneuver. That wasn't what annoyed me the most for the next competition,

[01:06:25] because I just couldn't pull it off. And it's actually super easy

[01:06:28] **Lucian Haas:** is. If a maneuver is easy for many people. You just said it's a maneuver that brings in a lot of points. Why does it bring in so many points if it's actually easy for most people?

[01:06:36] **Daniela Freutsmiedl:** doesn't directly bring in many points. It's about that left-right equality again. So I need left and right maneuvers, and I have a left swing, and I need right maneuvers on top of that, which... so it's a combination. The maneuver doesn't need much height. It's relatively easy to learn. There's a Twisted bonus because I fly the Twisted. And it has this change of direction. I need something in the run that does a right heli inside. I could just do a Twister. A Twister is a left heli to a right heli. But it gives me fewer points than this Opposite Twisted Mech Twist. And that's how I build my runs. And that's just a minor detail. But what looks nicer in the overall flow, I might do a Twister now.

[01:07:27] **Lucian Haas:** From the way you're describing it here, I almost get the impression that as a mathematician, you have an advantage in this competition business. You can calculate the points. Yeah. You can put them together relatively logically. What works how? And what do I need to do to the right and to the left? And the symmetry? Everything has to line up somehow.

[01:07:43] **Daniela Freutsmiedl:** It has to add up, yeah. Maybe it really is easier for me. I actually calculate the bonus points I'll get at the end. And I calculate roughly how many points I'll get on my run. I don't think many people do that. But you don't have to. I just do it.

[01:08:00] **Lucian Haas:** Now you flew your first real competition in 2021, as far as I know. Last year, in 2024, you then won the women's category at the Acro World Cup. Yeah, that was great. It was

[01:08:16] **Daniela Freutsmiedl:** one

[01:08:16] **Lucian Haas:** A goal for you, where you say, I want to be the best woman?

[01:08:21] **Daniela Freutsmiedl:** Of course, it's a sub-goal. I started with it because I saw women flying it. But my main goal isn't to be number one among the women. My main goal is to mix in with the men at the top. Because I believe that in paragliding—well, in aerobatics it's different, but in aerobatics, a woman has no disadvantage compared to a man. The gliders can be chosen to be so small, so purpose-built for spinning; it's not about that. And my goal simply wasn't, like for many women, to fly along in the women's rankings, but I just want to fly along with the men at the top. Maybe that pushed me a bit more, maybe that's exactly why I got better, because I didn't set my goal on being the best woman; I simply set my goal on the best men.

[01:09:14] Then I said, I don't care about where the best woman was, I want to be way, way beyond that.

[01:09:23] And I think that, among other things, earned me a good spot last year. So I got first place in the women's category, and there's an AWQ and an AWT ranking.

[01:09:37] **Lucian Haas:** AWQ stands for Qualifier, I think.

[01:09:39] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly, exactly. And the AWT, those are the ten best pilots. Currently, those are only the men.

[01:09:49] Are only men allowed to fly with them then?

[01:09:51] **Lucian Haas:** Or could you move up from the AWQualifier? Could you, if you're good enough as a woman, be allowed to fly with the AWT as well?

[01:10:00] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly, he's not allowed to fly with them. But the top two from the AWQ always move up. And normally, the bottom two from the AWT would be relegated. But so far with the AWT, you don't fly competition your whole life. That's going to get boring for me eventually too, because it takes up a lot of time. So I don't

know how long I'll be flying competition. I'll do it as long as I enjoy it. And if I'm not having fun anymore, then I'll stop. And because of that, people keep stopping in the AWT as well. And the top two from the AWQ always move up. But the level in the AWQ is enormously high. So even this year, when I see who's all flying with them, it's very

[01:10:47] difficult to get into the top three.

[01:10:51] **Lucian Haas:** I think you were in fifth place at the AWQ last year, I believe, right?

[01:10:56] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly. That means the two are

[01:10:59] **Lucian Haas:** promoted. If the others don't get relegated, you could now—if you fly just as well and everything, so if you were to take it mathematically like that, everyone stays just as good—then you came in third place this year. And maybe then, if two more get promoted and others don't fly on anymore, then in two years you're definitely in a position where you can move up to the AWT.

[01:11:18] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly, if everything goes well. But it's not like that at all. I don't even know if it's my goal to get promoted. I mean, to get promoted, yes. But whether I'll fly with them, I don't know. Because they only have more competition. That means the competitions start as early as June. And then I'd be on the road for competitions all summer. And I think I'd just lack the private time for myself to fly. So I think the AWT has three or four more competitions than we do in the AWQ.

[01:11:47] And they're mostly in France.

[01:11:52] I'm not there yet, so I don't have to decide at all. But once I am there, I wouldn't know if I'd fly along with all the competitions in the AWT. Probably not.

[01:12:02] But I'm not that far yet.

[01:12:04] **Lucian Haas:** That's a bit of a contradiction. You're saying you'd actually prefer to be among the men in first place. But it's more like you'd say you just want to reach the level where I'd say you might be able to make it, but then you don't really need it anymore.

[01:12:21] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly. So I would certainly fly into competitions if I were ever there. But not all of them. That's too much effort for me. It's also associated with money. That means I'd have to pay the travel costs, the competition costs—I know, they cost a lot of money. One competition costs about 250 euros. You have to pay that as...

[01:12:43] **Lucian Haas:** participants pay. Or participants, in that case.

[01:12:45] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly, the participants have to pay. Just the travel costs and the accommodation. And that's also why I won't do more than four competitions a year. Because it's just not financially proportionate. Maybe a big sponsor will come along and say, Dani, take this. Then it's something else again. But if you do seven competitions now, you have to improve seven competitions. And I'd have to pay over 200 euros seven times just for the competition fee. That was simply too much for me.

[01:13:16] **Lucian Haas:** Maybe some sponsor will hear this podcast and say, this talentless woman,

[01:13:22] **Daniela Freutsmiedl:** who wants to reach the top,

[01:13:23] **Lucian Haas:** we definitely want to support them. We're taking them, exactly. What I also saw was, you were fifth overall in AWQ, first in the women's. But you also took second place in Synchro-Fliegen. Oh

[01:13:39] **Daniela Freutsmiedl:** Yeah. I almost forgot about that. Yeah, exactly.

[01:13:43] **Lucian Haas:** What fascinates you about synchronized flying?

[01:13:46] **Daniela Freutsmiedl:** It's simply aesthetic. So it's a bit more difficult than just flying. Because in synchronized flying, you have to watch your partner. So I have to, all the time, either my partner looks at me or I look at him. Mostly I look at him. And then I see when he initiates a maneuver. And then I initiate the maneuver too. Why

[01:14:09] **Lucian Haas:** are you looking at him and he's not looking at you? Because it's just easy. So

[01:14:12] **Daniela Freutsmiedl:** you're flying with Siegfried. Exactly, yes. Well, mostly. So he also looks during some maneuvers. It depends on which direction. If we have a maneuver now where he's to my left and we're both looking to initiate by leaning slightly to the left with our bodies, then I pull him. Then I have to wait, like with the infinite, for when he pulls into the infinite. And for it to be synchronous, I have to, I have to make sure that my glider rises exactly the same as his. And if he initiates the infinite, I have to initiate too. But if the glider isn't perfect for me yet. And that's the difficult part, because I don't just have to look at my glider, but I'm mentally more with the partner. So that makes the whole thing so,

[01:14:57] so much harder.

[01:14:58] **Lucian Haas:** Now you're flying in sync with a partner who is also your partner in normal life. Yes. Does that make it easier or does it make it harder?

[01:15:11] **Daniela Freutsmiedl:** Sometimes, sometimes. On one hand, it makes it easier because I know exactly how he flies. I mean, we always fly together and I know how he flies. That means, for the synchronized flying itself,

[01:15:23] it's easier when you know your partner, when you know how he flies, when you know his strengths and his weaknesses, it's easier.

[01:15:31] **Lucian Haas:** But we

[01:15:32] **Daniela Freutsmiedl:** just in our private lives, I'm not going to say that we argue during synchronized flying, but there are simply differences of opinion. There are maneuvers, for example, that he flies well, but I don't. And it's like the Left Infinite. I never fly it, I can do it, but I don't like it. And those are things in competition, which is the only day of the year when I then have to fly the Left Infinite.

[01:16:02] And yeah, it also makes it funny. That's just how synchronized flying is. You have to adapt a bit to your partner's strengths.

[01:16:11] **Lucian Haas:** Well, now you'd have to be ambitious together when it comes to synchronized flying to be able to win something. Yeah. Does that kind of ambition ever happen, like do you argue about it? Like you messed something up or he messed something up? No, not at all. Or is it ultimately just for fun?

[01:16:29] **Daniela Freutsmiedl:** It's a lot of fun. I mean, we actually laugh about it when we look back at what we flew. There was that one run last year. Yeah. We actually wanted to make that disappear from the history. I don't think we've ever flown such bad synchro. And we land, and it was just funny again because we flew so poorly.

[01:16:53] **Lucian Haas:** But you still ended up in second place, right?

[01:16:56] **Daniela Freutsmiedl:** Yeah, the rest wasn't bad. I mean, that one run was really bad. And thank God it's not on video. Otherwise, there's no proof of that run left. But the rest, we flew really okay.

[01:17:08] **Lucian Haas:** Is there actually a rule like that in aerobatics, or what is the rule? In cross-country flight competitions, for example, if there are ten tasks, you can sometimes drop two of them because you stood there beforehand and said, "I didn't manage it today." But they don't end up counting in the final ranking or only count partially. Is there something like that in aerobatics, where you can say you're allowed to have a bad day, but it doesn't flow into the ranking?

[01:17:33] **Daniela Freutsmiedl:** No, unfortunately not. Is the worst result dropped? No, that's what makes it exciting. That means if we—in 2023, in the competition in Brienzen, the weather was quite bad and we were only able to fly a single run. And that counts. So if you were bad or had a bad day, that's just bad luck. That makes acro flying or the competitions quite exciting because you never have the same level. Sometimes you have days where everything goes great. And then there are always days where you can't do anything at all. And depending on which day it is, you're lucky or unlucky. Or you just perform at the same level every time.

[01:18:21] But nobody does that. I think everyone has fluctuations. And that's what makes the akro competition so exciting, because you can't say, "Hey, I was bad there, let's strike that." Instead, every single effort, every single

decision, every centimeter of brake you have flows into the scoring.

[01:18:40] **Lucian Haas:** That also means you really have to train an enormous amount to actually build up that kind of muscle memory and everything else, so that you can say, I can fly this one figure ten times and 9.5 of those times it's actually perfect. Yes,

[01:18:57] **Daniela Freutsmiedl:** That's exactly how I do it too. I can't even count how many times I've flown the maneuvers I do in the competition, the way I've flown them. They have to be solid. They have to be solid for me mentally too, because if I know that only 9 out of 10 work, then that's bad. I wouldn't fly it in the competition. Because then I'm so nervous at the launch site because I know only 9 out of 10 work, and that one that doesn't work is definitely going to be the one that fails. That means my maneuvers, I don't know, they have to be, of course, I mess them up again and again, I mean everyone does, but mentally, mentally it has to be like 10 out of 10. It never is. Everyone messes something up, but mentally I have to know that the maneuver is 100 percent solid.

[01:19:46] **Lucian Haas:** That sounds a bit like an obsession too. Yeah. An addiction.

[01:19:51] **Daniela Freutsmiedl:** Yeah. You could definitely describe it as an addiction. If I don't fly for a week, I start feeling something. I get nervous.

[01:19:59] **Lucian Haas:** Then you get real withdrawal symptoms.

[01:20:01] **Daniela Freutsmiedl:** Yeah, yeah, I'm there, you eventually get used to it. So if it's just a few weeks, it rarely happens, it's rare that I go a week without being under the glider. It's doable, even if it's just a light glider for a glide, so a small wing always works out, but if the mountain lifts are closed and I can't fly any paragliders in April and November. Hard. That's not good, yeah.

[01:20:28] Tragic life, yeah.

[01:20:30] **Lucian Haas:** A truly tragic life. Is there also a counter-movement or, what do you mean by counter-movement, the opposite of being addicted to flying, like you're addicted, where you're sometimes fed up with being addicted, and you say, hey, why do I have to, why does it pull me there so much, that it annoys you, that you miss flying, something like that?

[01:20:53] **Daniela Freutsmiedl:** Actually, never, no. I mean, through flying, I've met so many new people and made so many friends. It's not just the flying, it's not just being up in the air, it's the whole package—all the places we go while flying, all the people I have around me. And it's not just, oh, I need this one maneuver right now. It's simply the place, the people I do it with, the whole package. And that's what I miss.

[01:21:24] **Lucian Haas:** You're also a tandem pilot and you offer them, Sigi does too, you offer tandem flights. So what is tandem flying for you? I mean, this isn't some agile 14-square-meter glider or something, but then you have 41 or 39 or whatever square meters above you. Like a tractor. How does that feel for you? Is it maybe just a form of work for you, where you just fly some stuff? Or do you also enjoy tandem flying?

[01:21:54] **Daniela Freutsmiedl:** When I fly a few tandems, it's fun for me. But from five tandems upwards, it's work for the day. I rarely do that.

[01:22:04] When I fly tandem, I make sure to do two or three tandems a day. Then, for me, it's just fun. It's the "tank" then. It's relaxation, it's airtime that I have where I can just relax, where I can just show other people who don't fly how beautiful it is in the air, how great it is. And for me, mentally, depending on the conditions of course, there are also passengers where I think to myself,

[01:22:35] Yes, but thank God we rarely have those. Most of the passengers we have are really eager to fly and are looking forward to it. And that's completely different from acro flying. You're showing someone your hobby. It's a unique experience for them, and it's really beautiful too.

[01:22:56] **Lucian Haas:** And what about thermals? You said earlier that thermals still scare you sometimes today. Does that happen to you during tandem flying as well?

[01:23:05] **Daniela Freutsmiedl:** Strangely enough, no. I only did the first commercial tandems. I wasn't afraid, but I had respect. Because you have a person in front of you whom you simply don't want to hurt. And even if they just stumble and sprain their ankle, I couldn't forgive myself. Because flying is something unique. And since those first commercial flights are still... well, I have a lot of respect for that.

[01:23:33] But I probably don't have any fear there either, because I never start in conditions that are critical. So when I do tandem, I really only start in conditions where I know 100 percent that it's okay. And I'm not afraid of thermals either. I'm not afraid of thermals anymore because I can get down now.

[01:23:53] **Lucian Haas:** Now you know how it works. You can always just glide down somehow.

[01:23:57] **Daniela Freutsmiedl:** Now I can do it.

[01:23:59] **Lucian Haas:** How much of your "agro" skills do you actually show people during tandem flights? How many of them say, "Yeah, do it"?

[01:24:07] **Daniela Freutsmiedl:** About half. I mean, of course you can't fly as aggressively in a tandem as you can with a 14m agro glider. That just doesn't work. But I always ask them beforehand if they're in the mood for a rollercoaster. And about half of them are. Then you do a wing-over or maybe a sat or a spiral. And most of them are just like, "Whoa," during the wing-over.

[01:24:31] And I'm always happy when someone says, "Yeah, I'd like to do that." Because they can only fly straight. And you're just sitting there in your seat bag flying straight. It's nice, but boring in the long run. And they just see that you can do other things with a paraglider too. So the classic tandem flight with me is taking off, then catching some thermals, flying around the mountain a bit. Then I steer a bit with the passenger so he gets the feeling of the paraglider, just the brake handles, so he has that for once. And then, if he's up for it, a bit of action. But there's also just enjoying the scenery. Just enjoying it. Then we just fly straight and enjoy it.

[01:25:13] **Lucian Haas:** And are there days where you switch within a single day between solo, so with your own glider, with the Agro glider? For example, you fly, you drive to Kösten early in the morning, and you say, I don't have any yet, my first passenger is there at 1 p.m. So I can still do three runs early in the morning, then switch to the tandem glider, fly three tandems, and from 4 p.m. until the end of the day—the end of the lift from the mountain—I can do another five runs or something. Yeah, sure.

[01:25:42] **Daniela Freutsmiedl:** That's the whole point of it.

[01:25:44] **Lucian Haas:** And how easy is it for you to switch from one glider to the other? Because it's, it's a completely different handling characteristic and a huge sheet, or rather 14 square meters. That's really something else.

[01:25:57] **Daniela Freutsmiedl:** Strangely enough, it's just easy. So switching back from tandem to the Agro-glider is easier because I just know the Agro-glider, the glider. But a tandem is also just so simply built. So the switch is really, strangely enough, easy. It's not hard for me.

[01:26:15] **Lucian Haas:** That's obviously ideal, if you can also say it's a day where I can earn a bit of money and at the same time still have my own fun.

[01:26:23] **Daniela Freutsmiedl:** Yeah, exactly. That's how I often do it. I get up that early, then I see that the first tandem is at 11:00, so I can only do two flights beforehand. I do two flights, then a tandem, maybe one more in between, more flights, and then maybe another tandem. But it's mentally exhausting because you just have to mentally switch between "I have to take care of the passenger, I have to take off well, I have to talk a lot, then focus again on which maneuvers I'm doing." So it's more mentally taxing for me because I have to chat so much with the passenger in between and then focus back on my own tasks. That's the mentally difficult part.

[01:27:03] But it's also fun.

[01:27:07] **Lucian Haas:** Now the competition season is coming up again.

[01:27:13] At the same time, the weather over the last few weeks hasn't exactly been the most flight-friendly, let's put it that way. It's rained quite a bit and as far as I know, you've also been driving back and forth a lot to find something flyable, a window, and stuff like that. How annoying is that as an agro pilot, when you know you can't really train properly and there's a competition coming up?

[01:27:33] **Daniela Freutsmiedl:** Depending, so if I can already do everything and the competition is coming up, it's okay.

[01:27:40] Sometimes, when it's been beautiful weather for weeks and I see it's raining one day, I think to myself, yeah, finally it's raining for a day and I can do my taxes. Then I do all that paperwork, all the organizational stuff that I never do, I do it all bundled on the day it rains. The employer is happy too, because of course I work more when it rains. I have my whole summer vacation in the summer. That means... I'm relatively free then, but now these last few days, we have the first competition, which we had cancelled because of the weather.

[01:28:15] **Lucian Haas:** That was in Brienz in Switzerland, right?

[01:28:17] **Daniela Freutsmiedl:** Exactly. And at first I was so annoyed because with this one maneuver, it's there, but it's just not 100 percent mental, which is what I meant before. What

[01:28:30] **Lucian Haas:** is your "knack" maneuver currently, where you say it's not quite there mentally yet?

[01:28:36] **Daniela Freutsmiedl:** This opposite mag twist.

[01:28:40] So I do really difficult maneuvers in my lines that are much more demanding, but they're just easier for me than these silly little maneuvers. Everyone just has their weaknesses, and that's mine. And because it's not 100 percent settled mentally yet, I thought that if it's just a week of good weather, then it's okay, I can do it, I'll do my 30 lines and then it'll work out. But then you see, it's bad weather, it's bad weather again. But inside, I'm happy when I think, I can do this, I can do this, I'll get back home. My Miezi is also happy when I'm not out all day. It balances out. But now it's allowed to be good weather again.

[01:29:27] **Lucian Haas:** You're 36 now, and from what I can see, there's a whole range of Agro-Pilots who eventually give up World Cup flying around that age. So, very good people and that sort of thing. At what point are you too old for Agro?

[01:29:46] **Daniela Freutsmiedl:** I think, of course, there's an age where you're too old. Like, if I'm 90, my brain probably won't be as fast as it is now. But there are some people who are role models for me. That's Micha and Manu. They're a married couple. They're a bit over 50. They just started with Aero-Pilots. Well, not just now, they started with Aero-Pilots a few years ago.

[01:30:23] Micha is finished with his work. He's retired now and has free time. He started with Agro-Piloten and flies really well. And his wife, Manu, they have an adult child who is over 30. And you think, cool, if I can do that. I just think you get slower as you get older. But those two aren't old to me. In their heads, in their spirits, they're just young. And as long as you're young at heart and physically active, there's no direct limit. We have an acquaintance who isn't 20 anymore. He's starting out with Agro-Piloten, and they're doing it really well, actually.

[01:31:11] Well, for me there's no... Of course, I think it gets harder as you get older. Just learning something new. I notice it myself already. But I don't think there's a direct limitation. If your mind and your body are able and willing, then why not?

[01:31:31] **Lucian Haas:** Would it be a dream of yours to fly with Sigi again at 50, or what was it again, to still be flying in sync?

[01:31:40] **Daniela Freutsmiedl:** I think we'll do it, hopefully.

[01:31:45] I can't imagine what would have to happen for me to stop aerobatic flying. Maybe it would get boring at some point. Maybe you'd see everything eventually. Maybe I'll only start cross-country flying later. I have no idea.

[01:31:58] **Lucian Haas:** There are some agro-flyers who eventually switch over and are then very successful at cross-country flying too, because in terms of their agro-skills, they are simply in conditions,

[01:32:09] **Daniela Freutsmiedl:** where they

[01:32:09] **Lucian Haas:** to push through where others are already having difficulties and then they say, no, no, no, I'm going to fly through this at full speed, I'll just get further.

[01:32:17] If you're ambitious, that might be another possibility.

[01:32:21] **Daniela Freutsmiedl:** There are cross-country flight competitions too, I've heard. Exactly. Maybe that's something, yeah.

[01:32:27] **Lucian Haas:** But you haven't done that yet. Not just yet.

[01:32:29] **Daniela Freutsmiedl:** No, not yet. I have a distance glider, but I only fly it a few times a year, just wandering around here. It's nice, but it doesn't give me what agroflying does yet. But maybe it will someday. It's also a great sport. But right now, I just enjoy agroflying more than distance flying.

[01:32:50] **Lucian Haas:** Then, Dani, I wish you a lot of success with your agro flying, that you might reach that goal of mixing it up with the guys way up there, and eventually climbing up to that level at the AWT, and then maybe not actually flying with them—I mean, I could have done it, so not that either. Exactly. To celebrate that success, that's what I wish for you. Thanks for telling your story. I really enjoyed it, and I think many of the listeners did too, because they got a little insight into the thought world of a mathematically gifted but otherwise talentless agro flyer. Exactly. That's what you said. I'm just quoting you until they get it. I enjoyed it too. Thank you so much.

[01:33:33] **Daniela Freutsmiedl:** Thanks too.

[01:33:39] **Lucian Haas:** That was Daniela Freud's -Miedel. If you enjoyed the episode and want to hear even more interesting stories from the cosmos of paragliding, then why not become a supporter of Podz-Glidz and the Gleitschirm-Blog Lu-Glidz. On www.Lu-Glidz.blogspot.com, there is a Support page. There you will find all the necessary information and links to give me a financial hand. Because as a freelance journalist, I put a lot of time, work, and also costs into these projects, and in order for me to continue doing this so professionally, ad-free, and independently, I need your support. You can choose whatever amount you want to give as a supporter. If you're unsure and need a suggestion, my non-binding proposal is 60 euros a year.

[01:34:29] I want to thank all the supporters. See you soon. Stay healthy and enjoy the freedom. Ciao. Yours, Lucian.

Français

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

Show notes

En 2024, Daniela Freutsmiedl a remporté la catégorie féminine de l'Acro Worldcup. Maintenant, elle veut également atteindre le sommet mondial au classement général. Qu'est-ce qui la motive ?

Ceux qui veulent grimper au sommet de la scène Acro en parapente doivent avant tout faire une chose : voler, voler, voler et s'entraîner, s'entraîner, s'entraîner en même temps. Il ne s'agit pas seulement de maîtriser les différentes manœuvres en toute sécurité, mais aussi de les exécuter parfaitement, avec élégance, avec des transitions fluides et ludiques, des twists et des changements de direction. Un run, puis encore une fois le même run. Et ensuite, recommencer depuis le début. Les journées d'entraînement Acro consistent en une répétition constante – jusqu'à ce que tout soit gravé profondément dans la mémoire musculaire et maîtrisé.

Dans le Top Ten du monde de l'Acro, seuls des hommes volent jusqu'à présent. Peut-être parce qu'ils sont plus enclins à se consacrer pleinement à cette forme de vol chargée d'adrénaline ? Mais ce n'est pas forcément le cas et cela ne doit pas rester ainsi !

Daniela Freutsmiedl du Chiemgau est en route pour se hisser au sommet du monde. En 2024, elle a terminé à la 1ère place du classement féminin de l'Acro-Weltcup et à la 2ème place du classement Synchro, aux côtés de son partenaire Siegfried Heinrich. Actuellement, en août 2025, la trentaine années a occupé la 15ème place au classement mondial général. Et si elle en avait le choix, elle se mêlerait bientôt au sommet, parmi tous les hommes.

Ce qui l'attire, et tout ce qu'elle fait pour cela ? Daniela en parle dans ce 167ème épisode de Podz-Glitz. D'autres thèmes sont notamment son talent, les revers, la peur, l'art simple de l'infini et l'addiction au vol acrobatique.

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 : Taking in the Changes | Künstler : Everet Almond

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=sMaifkNnL2Q>

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/0029VaBV505CHDynzdlJlU34>
- 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>

- Daniela sur Instagram : <https://www.instagram.com/daniela.freutsmiedl/>
- Vol en tandem avec Daniela : <https://flychiemgau.de/>

Transcript

[00:00:03] **Daniela Freutsmiedl:** Mon cerveau est incroyablement bête pour ce genre de choses. Enfin, sur le coup, je me suis dit : "Oh mon Dieu, à quoi les autres vont-ils penser maintenant s'il y a deux parachutes qui atterrissent ?" Je n'ai pas pensé "Oh mon Dieu, je suis encore en vie". J'ai d'abord pensé "Oh mon Dieu, écoute, à quoi les autres vont-ils penser s'il y a deux personnes suspendues à un parachute ?". C'était ma première pensée. Et une fois en bas, quand j'ai atterri, j'ai d'abord soufflé, genre "pfou", et je me suis dit : "Hé, est-ce que cette manœuvre est vraiment nécessaire ? Est-ce qu'il faut vraiment que je fasse un truc aussi stupide ?"

[00:00:48] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz. Des histoires du cosmos du vol de glacier. Aujourd'hui avec

[00:00:56] **Daniela Freutsmiedl:** Daniela Freutsmiedl et

[00:00:59] **Lucian Haas:** Je suis Lucian Haas.

[00:01:02] Si vous voulez monter au sommet de la scène agro, il y a une chose avant tout : voler, voler, voler et s'entraîner, s'entraîner, s'entraîner. Il ne s'agit pas seulement de maîtriser les différentes manœuvres en toute sécurité, mais aussi de les faire parfaitement, avec élégance, avec des transitions fluides, presque ludiques, des twists et des changements de direction. Un run, puis encore une fois le même run, et on recommence. Les journées d'entraînement agro consistent en une répétition constante, jusqu'à ce que tout soit gravé dans la mémoire musculaire et parfaitement acquis.

[00:01:38] Dans le top 10 du freestyle, il n'y a pour l'instant que des hommes. Peut-être parce qu'ils sont plus enclins à se consacrer pleinement à cette forme de vol riche en adrénaline, mais ce n'est pas une fatalité et ça ne doit pas rester ainsi.

[00:01:53] Daniela Freutsmiedl, originaire du Chiemgau, est en train de se frayer un chemin vers le sommet mondial. En 2024, elle a terminé à la première place du classement féminin de l'Agro-Welt-Cup et à la deuxième place du classement synchro, avec son partenaire Siegfried Heinrich. Actuellement, en août 2025, la trentenaire occupe la 15e place du classement mondial général. Et si elle avait son mot à dire, elle sera bientôt parmi les meilleurs, au milieu de tous ces hommes. Ce qui l'attire et tout ce qu'elle fait pour y parvenir, Daniela nous en parle dans ce 167e épisode de Podz-Glitz. D'autres sujets sont abordés, notamment son talent, les revers, la peur, l'art simple de l'Infini et l'addiction au vol Agro.

[00:02:42] Puisque tu écoutes le podcast, deviens un contributeur de Podz-Glitz. Pour savoir comment faire, rends-toi sur la page "Fördern" du Gleitschirm-Blog Lu-Glitz.

[00:02:57] Daniela, de combien de talent a-t-on besoin pour voler en agro ?

[00:03:02] **Daniela Freutsmiedl:** Alors, si on se fie à moi, relativement peu de talent. Au début de ma carrière de pilote, je n'avais aucun talent. Je dis toujours que j'en ai très peu. Je vole juste incroyablement beaucoup et je peux compenser un peu par là. Mais pendant les deux premières années, je n'avais absolument aucune idée de ce que faisait l'aile. Donc, voler techniquement, voler activement, c'était...

[00:03:31] Alors, ça demande plus d'engagement et plus de temps que du talent. Bien sûr, le talent est un atout. Ceux qui ont du talent apprennent évidemment plus vite. Ou ceux qui volent déjà depuis enfants, je pense qu'ils ont un peu de ce talent hérité. Mais moi, je n'ai commencé à voler qu'à 27 ans, avec zéro talent. Et au début, c'était vraiment, vraiment difficile pour moi.

[00:03:55] **Lucian Haas:** Si tu n'avais vraiment aucun talent, pourquoi avais-tu de l'intérêt pour ça au juste ? Oui,

[00:04:01] **Daniela Freutsmiedl:** Bonne question.

[00:04:04] L'intérêt est plutôt venu du fait que j'ai vu d'autres personnes le faire. J'ai vu que ça fonctionnait d'une manière ou d'une autre. J'ai regardé les autres. J'ai vu des hélicos et du vol en infinie. Et là, je me suis dit que ça devait

bien fonctionner d'une manière ou d'une autre. L'aile peut le faire d'une manière ou d'une autre. Et on peut être relativement nul et sans talent. Mais on se dit qu'à un moment donné, je dois aussi y arriver. Et j'y ai passé une quantité incroyable de temps. Surtout jusqu'au premier hélico. Il m'a fallu un an avant de vraiment essayer un hélico, avant que ça fonctionne plus ou moins. Mais je n'ai tout simplement pas abandonné. J'ai juste continué, continué sans arrêt. Et j'ai vu que ça devait bien fonctionner. Les autres peuvent le faire, ils peuvent le deviner.

[00:04:50] **Lucian Haas:** Est-ce que dès le début, tu as dit que tu avais 27 ans quand tu as commencé, et maintenant tu en as 36. Donc, à 27 ans, avais-tu déjà l'idée de faire de l'agrovolution ? Est-ce que c'est avec cette idée que tu t'es mis au parapente ?

[00:05:04] **Daniela Freutsmiedl:** Non, alors au début, je ne savais même pas qu'il existait le "agrovliegen". À l'époque, j'étais encore aux études et j'ai vu une vidéo d'un snowboarder qui allait assez vite. Et d'un coup, il avait une petite aile, il a sauté par-dessus la falaise et il a volé. Et j'étais une snowboardeuse incroyablement nulle. Je n'avais aucun talent non plus. Aucun talent pour le sport en général, je crois. Là, je me suis dit : "Hé, c'est génial. Alors, quand je vais accélérer et aller plus vite, là où il y avait des problèmes en snowboard, là où je finissais souvent sur la figure, je me suis dit que là, je décollerais. C'est super simple." Et puis j'ai déjà regardé sur Internet et je voulais m'acheter une aile. Je me suis demandé quelle taille il me faudrait.

[00:05:50] Je suis assez petite. J'ai probablement eu besoin d'une taille S ou M. Ensuite, j'ai vu une aile sur les petites annonces pour genre 300 euros. Je me suis dit : oui. Je me suis demandé comment on l'attachait ? Je n'en avais aucune idée. Je me suis dit qu'il y avait probablement un pantalon où on l'attachait. Puis j'ai rencontré Sigi, mon partenaire actuel. Il avait un brevet de parapente. Je lui ai pardonné ça, parce que je voulais vraiment voler d'une manière ou d'une autre, vu que je suis nulle en snowboard.

[00:06:22] Et il m'a dit qu'il fallait un peu plus que juste l'aile. Donc je devais passer un brevet. Et ce n'est pas si simple. C'est vraiment dangereux au début. Ensuite, un ami de Sigi m'a emmenée en tandem. Arndt. Et puis Matthias un jour. J'ai fait trois vols en tandem. J'ai eu incroyablement mal au ventre à l'avant. Enfin, j'étais suspendue à l'avant et c'était une journée thermique à Kössen. Et on a presque plus réussi à redescendre. Et quand j'étais au sol, j'ai failli vomir. Là, je me suis dit que je devais le faire moi-même.

[00:06:58] **Lucian Haas:** Mais ça ne s'est pas fait tout de suite. Pas du tout.

[00:07:02] **Daniela Freutsmiedl:** Plutôt le contraire. Enfin, dans les airs

[00:07:04] **Lucian Haas:** Est-ce que ça t'a plu, jusqu'à ce que ça tourne mal et que tu te dises : OK, je dois prendre les choses en main. C'était effrayant.

[00:07:11] **Daniela Freutsmiedl:** Je ne comprenais pas vraiment. C'était effrayant. Et en même temps, c'était fascinant. Et là, je me suis dit qu'il fallait que je le fasse moi-même. C'est comme être passager. J'ai peur aussi. Si je pilote moi-même, peut-être que la peur disparaîtra.

[00:07:24] Et pendant ce temps, malheureusement, mon grand-père est décédé. Mais il m'a rapporté 3 000 euros. Avec ces 3 000 euros, je me suis payé la formation en parapente et j'ai acheté le premier équipement. C'était un Gradient Bright de 24 mètres carrés. Avec

[00:07:44] **Lucian Haas:** avec ça aussi, je crois. Enfin, pas avec celui avec lequel tu as volé, mais c'était aussi un Gradient Bright, ma première aile.

[00:07:50] **Daniela Freutsmiedl:** Il m'a fait peur. En fait, il ne s'y connaissait pas du tout. J'ai aussi appris avec Papi. C'était plutôt bien.

[00:08:00] Au début, mon moniteur a toujours fait une sortie et a fait un infini vers le bas. C'était la première fois que je voyais quelque chose comme ça. On se dit, d'accord, on peut faire plus que voler tout droit. On peut faire un truc pareil. Là, je me suis déjà dit, d'accord, c'est cool, mais je n'y arriverai jamais. D'abord, il faut apprendre à voler tout droit.

[00:08:20] Au début, après la formation, je me suis fait bien réprimander. Mais je n'en avais aucune idée. Je suis simplement allée à Kösten à midi et j'ai décollé à midi. En pleine thermique ? Oui. Je n'avais aucune notion de vol en thermique ou de vol actif. Je me suis fait réprimander. Je suis toujours retombée. Je suis restée des heures à planer au-dessus de l'atterrissage avec les oreilles déployées.

[00:08:45] **Lucian Haas:** Mais tu l'as quand même fait encore et encore. On dirait donc que tu n'avais pas peur.

[00:08:51] **Daniela Freutsmiedl:** Oui, c'est entre les deux. J'ai souvent eu peur, mais c'était quand même magnifique. C'était fascinant pour moi. J'ai eu énormément de respect après. C'est passé de la peur au respect. Ma plus grande peur, c'était toujours de ne plus pouvoir redescendre. Je pesais 55 kilos et j'avais une voile de 24 mètres carrés.

[00:09:17] J'ai souvent eu l'impression que je ne pourrais plus redescendre. Je me disais que ce n'était pas possible. Ils atterrissent tous et moi, je reste là-haut avec les oreilles qui sifflent. Et je n'ai que des enfants en rollers et rien d'autre. Et puis j'ai vu, comme quelques amis que j'ai appris à mieux connaître grâce au parapente, comment ils faisaient des hélices et des grandes ailes. Et j'ai toujours regardé en me disant : wow, ça a l'air super. Et ils descendent avec ça.

[00:09:46] **Lucian Haas:** Et c'était le début. Ça veut dire que tu t'es mis à l'Agro parce que tu voulais en fait une aide pour la descente ? Entre autres, oui.

[00:09:56] C'est une motivation rare, mais apparemment, ça a fonctionné. Oui.

[00:10:00] **Daniela Freutsmiedl:** Ça avait l'air cool de l'extérieur. Je ne me suis jamais dit que j'allais apprendre. Je voulais juste apprendre le Wingover et le Heli. Le Wingover m'a impressionnée. Là, je me suis dit : wow, ça a l'air incroyablement stylé. Et pour le Heli, je me suis dit que si je pouvais faire le Heli, alors j'aurais réussi. Je pourrais tout faire.

[00:10:18] Tu as

[00:10:19] **Lucian Haas:** Tu as vraiment piloté ton premier hélico avec ce Bright aussi ?

[00:10:23] **Daniela Freutsmiedl:** Non, pas du tout. Avec

[00:10:24] **Lucian Haas:** 24 mètres carrés ?

[00:10:26] **Daniela Freutsmiedl:** Non, j'ai vendu le Bright relativement vite.

[00:10:32] En 2016, j'ai passé mon brevet. Et en 2017, c'était la première fois que j'allais à la dune et je me suis acheté une aile de dune, parce que tout le monde disait que tu ne pouvais pas le faire avec ton aile normale. Il te faut une aile de dune. Et là, je me suis acheté une Team 5 Blue en XS. Et je l'ai pilotée à la dune. Et j'ai appris énormément de choses. Enfin, globalement sur la manipulation de l'aile, le gonflage, le décollage par vent fort. Je l'ai achetée 500 euros. Et elle m'a tellement plu que j'ai fait de beaux trous dans le sable derrière pour que le sable sorte. Mais elle m'a tellement plu que je l'ai pilotée ensuite chez nous. Et après, j'ai vendu la Gradient.

[00:11:20] Parce que je l'ai encore utilisé, mais il ne m'a pas fait plaisir. Et avec le Blue, j'ai appris les roulades légères et le Wing-Over. Ensuite, j'ai fait un cours SIV. Je crois que c'était en 2018. Et là, il était déjà clair pour moi que j'aimais apprendre l'hélice. Et pendant le cours SIV, je voulais juste apprendre les portées. J'en ai fait trois avec l'aile, parce que la météo était assez médiocre. Je crois qu'on n'a fait que quatre vols pendant le cours SIV.

[00:11:51] Et pour le reste, je me suis auto-formée avec l'aile. Est-ce que tu as...

[00:11:56] **Lucian Haas:** avec ces Stolls, il y avait du talent ? Ou est-ce que ça a complètement foiré dès le début ?

[00:12:04] **Daniela Freutsmiedl:** Chez Stoll, la seule chose qui était correcte, alors que je n'avais aucun talent, c'était le décrochage parachutal. Je me suis dit que Stoll était... Mes Stolls avaient un look différent des autres. Je ne regardais pas l'aile. Je le faisais un peu différemment pour moi. Je ralentissais l'aile. Je la freinais. Puis je la décrochais. Et ensuite, je regardais toujours les élevateurs pour voir où était mon point de Flyback. Je regardais juste droit devant sur les élevateurs. Et je vérifiais que je me tenais bien aux élevateurs. Et j'ai atteint le point du Flyback exactement aussi bien que pour décrocher l'aile. Sans regarder vers l'aile et en me tenant simplement aux élevateurs pendant le Flyback. Donc,

ça ne demandait aucun talent. Ça a marché.

[00:12:51] **Lucian Haas:** Peut-être qu'il y avait au moins assez de feeling pour que tu dises maintenant que c'était sans talent, mais peut-être avais-tu quand même des talents cachés là-dedans. Apparemment, tu devais bien en avoir, parce que tu as maintenant fait une carrière assez réussie dans l'Agro. Oui,

[00:13:08] **Daniela Freutsmiedl:** Je pense que c'est plutôt dû au temps que j'y ai passé. J'ai fait quelques stolls, et je me suis dit que pour le vol en hélicoptère et le vol agro, j'avais besoin d'une aile agro. Avant d'avoir fait les premiers hélicos, j'ai fait ma première Emily en 20 mètres carrés. Mais tout le monde m'en avait déconseillé. Je ne pouvais pas encore faire de beaux vols en wing-over. C'était toujours des roulades. Je ne pouvais pas voler en thermique. Avec le recul, je n'aurais pas perdu grand-chose sous l'aile agro. Mais je voulais faire du vol agro, et je me suis dit qu'il me fallait aussi une aile agro pour ça.

[00:13:44] **Lucian Haas:** Avais-tu déjà un sellette Agro ? Ou pas non plus ? Non,

[00:13:47] **Daniela Freutsmiedl:** j'ai juste, qu'est-ce que j'avais ? C'était, je crois, l'Advanced Access 2. Donc au début, ce n'est pas comme si j'aurais pu dire à quelqu'un, j'ai fait un décrochage avec un seul rescuer au début. Mais avec une aile Agro. J'ai ensuite fait tous les décrochages avec un rescuer, avec mon Advanced.

[00:14:08] Et à un moment donné, tout le monde m'a déconseillé de le faire. Ils m'ont tous dit : n'achète pas de voile Agro. Tu vas te tuer, tu vas te blesser, tu vas finir en voile, ne fais pas ça, n'achète pas une voile B. Je n'ai écouté personne. Je me suis dit que j'en étais capable. Je vais m'acheter une voile Agro. Et puis, quelques mois après, je me suis acheté un sellette Agro avec deux retards. Tout le monde disait que je me tuais. Je n'ai jamais été dans une situation où je me suis tuée. Même en vol. Certes, j'ai eu des frayeurs, mais ça n'a jamais été grave.

[00:14:41] Et puis, pendant une année entière, je suis allée voler à Kösten. Chaque minute de libre, j'y suis allée pour m'entraîner au décrochage parachutal. Et cette année a été éprouvante. Mentalement.

[00:14:54] **Lucian Haas:** S'entraîner au décrochage parachutal pendant un an ?

[00:14:56] **Daniela Freutsmiedl:** Un an entier, exactement.

[00:14:59] On a tous dit que j'allais me tuer. Je ne peux pas faire une simple virage en hélicoptère. Je pars en vrille parce que je ne peux pas gérer la dérive. Ils ont vu que je ne volais pas depuis longtemps. Je pense qu'ils se sont juste inquiétés pour moi. Je n'avais pas non plus des pros de l'agro super costauds autour de moi pour me dire : « Hé, c'est facile, fais comme ça ». Et tout le monde disait que la base, c'est le décrochage parachutal. Et puis, pendant un an, je suis restée au sol et j'ai toujours eu des décrochages parachutaux. Je pensais faire du décrochage parachutal. Il s'est avéré que pendant un an, j'ai pratiqué la navigation minimale.

[00:15:36] Avec le recul.

[00:15:37] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'à un moment donné, tu as revu un instructeur de sécurité qui s'y connaissait un peu plus et il t'a dit : « Écoute, ce que tu fais là, ce n'est pas du tout un décrochage parachutal. » Ou comment as-tu réalisé que ce que tu as fait n'était pas un vrai décrochage parachutal ?

[00:15:49] **Daniela Freutsmiedl:** C'était en 2019, quand j'ai voulu faire pivoter le premier hélico parce qu'on se dit : « décrochage parachutal, je gère bien ». Mais l'hélico ne me lâche qu'une seule main à ce moment-là. Ensuite, je suis allée à Gerlitz au-dessus de l'eau, j'ai légèrement freiné l'aile pour une vitesse minimale et j'ai lâché une main à chaque fois, en me demandant pourquoi les hélicos ne pivotaient pas bien. Je n'ai jamais regardé vers l'aile non plus. Et à cette époque, j'ai rencontré un ami. Il a regardé une vidéo de moi une fois et m'a dit : « Hé Dani, regarde vers l'aile ! » Comment ça s'est passé ?

[00:16:27] Et il m'a dit que je n'étais pas très douée en décrochage parachutal. Alors je me suis dit, d'accord, d'accord. Et c'est là que l'apprentissage a vraiment commencé. J'ai vraiment pratiqué de beaux décrochages parachutaux. Plus mes décrochages parachutaux étaient beaux, plus les hélicos devenaient beaux.

[00:16:44] À l'époque, je pense que j'avais fini mes études. Je crois que j'avais pas mal de temps pour voler pendant mes études.

[00:16:53] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu as étudié ?

[00:16:56] **Daniela Freutsmiedl:** J'ai fait des maths. Je me suis demandé ce que je pouvais faire de mieux.

[00:17:01] **Lucian Haas:** Tu n'étais pas exempté de talent, au contraire, ça s'ajoute. Là,

[00:17:04] **Daniela Freutsmiedl:** j'avais du talent, exactement. Je crois que j'ai déjà capté ça quand j'étais enfant avec mon papa. Il est lui-même professeur, il était prof de maths. Et il voulait que je sois bonne en maths. Et quand j'étais enfant, j'ai toujours dû faire des calculs partout avec mon papa. Il m'a un peu inculqué dès le berceau que j'avais un grand talent pour les maths. Avant ça, j'ai fait des études d'infirmière. Ensuite, j'ai travaillé. Et je me suis dit : wow, un job d'infirmière à 40 heures, je ne vais pas faire ça longtemps. C'est le travail en équipe. Tu travailles douze jours d'affilée. Du coup, tu n'as plus du tout de temps libre. Alors je me suis dit : qu'est-ce que je peux faire ? Qu'est-ce que je peux étudier ? Les maths, c'est facile. On va faire des maths.

[00:17:47] **Lucian Haas:** Mais au début, à 27 ans, avec le fait de voler, est-ce que tu étais encore infirmière ou est-ce que tu étais déjà aux études ?

[00:17:54] **Daniela Freutsmiedl:** Je réfléchis. Je pense que je n'étais pas encore tout à fait à l'université. À l'époque, j'ai pris de mauvaises décisions. En classe de terminale, je me suis dit que je n'avais pas besoin du bac. Je l'arrête. Non, c'était encore la 13e année. Je me suis dit que j'allais arrêter le bac. Je n'en ai pas besoin. Je vais devenir infirmière. Et puis, j'ai fait mes études d'infirmière. C'est là que je me suis dit que j'aurais dû passer le bac.

[00:18:22] Ensuite, je suis allée à la BOS pour rattraper mon bac. Et c'est là que j'ai commencé l'aviation. J'étais encore à la BOS. Et puis, presque en même temps, j'ai commencé l'aviation pendant que je faisais mes études de maths. Et étudier les maths, ce n'était pas facile.

[00:18:36] **Lucian Haas:** Mais ça t'a au moins laissé assez de temps pour aller beaucoup voler. Et tu as fini par obtenir ton diplôme en maths, au bout du compte.

[00:18:43] **Daniela Freutsmiedl:** Oui, exactement. J'ai mis plus de temps. Au lieu des trois années prévues pour un Bachelor, j'en ai mis quatre et demi. Et puis, j'ai voulu faire un Master. Donc au total, j'ai étudié cinq ans et demi. Mais j'ai arrêté pendant le Master parce que je me suis rendu compte que ce n'était pas pour moi. Le Bachelor me suffit. Peu importe où je vais, le Bachelor me suffit. Ensuite, un Master, ça m'a souvent amené à vouloir grimper dans la hiérarchie à l'université. Et je me suis dit : "Là, je vais avoir un poste élevé avec beaucoup de responsabilités." Je ne veux pas ça dans ma vie. Je n'aime pas monter trop haut dans une entreprise avec beaucoup de responsabilités.

[00:19:23] **Lucian Haas:** Plutôt avoir plus de libertés.

[00:19:26] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement, travailler un peu en back-office. Ça me convient bien. Maintenant, j'ai décroché un bon poste dans l'informatique.

[00:19:33] Tout m'est arrivé un peu par hasard dans la vie. Je n'ai jamais vraiment su quel genre de boulot j'allais avoir. Je me suis juste portée candidate et je me suis dit que, dans le pire des cas, ils m'engageraient.

[00:19:49] Le pire des cas, c'est

[00:19:51] **Lucian Haas:** embauché. Oui,

[00:19:52] **Daniela Freutsmiedl:** C'était la première candidature que j'ai envoyée. Ensuite, ils m'ont dit ce que je devais faire. J'ai répondu que j'avais déjà des notions en informatique. Mais pour exactement ce que je fais maintenant, j'ai dit que je n'y connaissais rien. J'ai juste dit que je pouvais apprendre vite. Ça fonctionne bien. Mais pour le domaine de travail précis que je dois exercer, j'ai dit que je n'en avais absolument aucune idée. Je ne pensais pas qu'ils m'engageraient. Et pourtant, ils m'ont prise.

[00:20:18] Et maintenant, je suis très heureuse là-bas. Je travaille maintenant à temps partiel sur 230 heures. En télétravail. Et ça me donne beaucoup de temps pour voler. Je peux m'organiser moi-même. Et c'est pour ça que je peux passer autant de temps sous l'aile.

[00:20:33] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as déjà dit pendant l'entretien que tu fais du parapente ? Que tu pratiques le vol agressif ? Que tu as besoin de beaucoup de temps pour voler ?

[00:20:42] **Daniela Freutsmiedl:** Oui, je l'ai aussi dit. Je n'ai pas dit que je faisais du parapente aggro. J'ai dit que je fais du parapente. Et que c'est important pour moi d'avoir du temps pour voler. Et ça colle. On va réussir ça dans tous les cas. En tout cas, j'ai un super employeur. Du coup, je ne me suis pas dit qu'ils m'engageraient. Je ne me serais pas engagée.

[00:21:03] **Lucian Haas:** Eh bien, mais maintenant tu es là. Apparemment, il est content de toi parce qu'il ne t'a pas encore renvoyé. Et entre-temps, tu as pas mal de temps pour aller t'entraîner. Combien de temps t'entraînes-tu en fait ? C'est quoi une semaine classique pour toi ? Tu dis que tu travailles principalement ou complètement en télétravail ?

[00:21:22] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement, complètement en télétravail. Ça veut dire que je peux me lever tôt. Alors, je regarde d'abord la météo. Je regarde déjà la météo la veille. Si je sais qu'il va vraiment pleuvoir, comme ces derniers jours, alors je travaille plus. Je peux même travailler dix heures par jour. Mais en contrepartie, si je vois qu'il fera beau quelques jours la semaine prochaine, alors je peux ouvrir mon ordi le matin, travailler deux heures, fermer et partir à Kössen pour faire du vol.

[00:21:50] **Lucian Haas:** Kössen, c'est un peu comme ta montagne de référence, ta montagne d'entraînement principale.

[00:21:54] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement, exactement. Je mets encore un peu moins de trente minutes pour y aller. Et Kössen, ça va dans presque toutes les directions de vent. J'ai le ticket loisirs,

[00:22:04] C'est un abonnement annuel, qui inclut aussi Kössen, ce qui me permet de me le permettre. Je n'ai pas besoin d'acheter un billet journalier tous les jours. Ça veut dire que je paie une fois cet abonnement annuel et que je peux simplement y aller souvent vers midi et faire quand même huit vols. Et comme ça, je peux m'entraîner assez bien avec le travail. Si je devais vraiment être au bureau de huit à neuf heures, je n'aurais certainement pas le niveau de vol que j'ai actuellement.

[00:22:39] **Lucian Haas:** Explique-moi ou raconte-moi comment s'entraîne un pilote d'agro-aviation, ou une pilote comme toi. Est-ce que tu as un vrai programme d'entraînement que tu te fixes toi-même ? Ou est-ce que c'est juste de l'entraînement par la pratique, en volant beaucoup et en te disant : « maintenant, je fais un tour d'hélico », « maintenant, je fais un truc ou autre », « maintenant, je fais un Misty Flip » et tout ça ? Est-ce que ça vient de toi et tu te dis que c'est de l'entraînement, juste en volant beaucoup, beaucoup ? Ou est-ce qu'il y a en fait beaucoup plus de systématique derrière ? Je veux dire, en tant que mathématicienne, tu es probablement de nature systématique, mais la question est de savoir si tu l'appliques aussi au pilotage.

[00:23:16] **Daniela Freutsmiedl:** Eh bien, c'est le chaos.

[00:23:21] Faire tôt, genre au printemps, je les vois vraiment s'entraîner, ils ont un plan d'entraînement, ils font telle, telle, telle manœuvre. Mais pour moi, le plaisir de voler est aussi important. Il y a des semaines où je m'entraîne comme avant une compétition, là j'ai mes deux runs de compétition, et là je ne fais plus que ces deux runs.

[00:23:42] Mais je dois savoir avant chaque vol quel manœuvre je vais faire, c'est important pour moi. Si je suis au sommet de la montagne et que je décolle pour voler sans réfléchir, ça ne marche pas, parce que là, je devrais encore réfléchir à chaque manœuvre, me demander ce que je fais ensuite. Pour moi, il faut que ce soit un bel enchaînement fluide.

[00:24:02] se compose de manœuvres qui s'enchaînent toutes. Ça ne veut pas dire faire un hélico, puis voler tout droit, puis un Misti, mais je dois faire un Misti avec l'élan de l'hélico ou un twist à partir du saut, et continuer tout de suite. Il faut qu'il y ait un beau flow, et je ne l'ai que si je sais déjà ce que je vais faire au départ.

[00:24:22] **Lucian Haas:** Tu notes ça d'une manière ou autre ou c'est vraiment juste que tu te dis, comme une chorégraphie, que tu peux encore te souvenir de ça ? Enfin, au départ, je me dis, je sais que j'ai ici 600 mètres d'altitude

que je peux dépenser, et je sais aussi à peu près combien d'altitude je consomme avec chaque figure, et là je compose ces cinq, six, sept figures avec lesquelles je vais ensuite descendre là-bas.

[00:24:46] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement. Je fais ça au décollage ou pendant la montée, ou en l'air quand je me dirige vers la box. Je réfléchis toujours à la direction, genre si je viens de faire une manœuvre vers la gauche et que l'hélico a penché à gauche, alors j'ai de l'élan vers la gauche, ce qui veut dire que je dois faire quelque chose vers la droite.

[00:25:05] Je me fixe ça au décollage ou pendant le vol vers la box. Sauf pour les deux runs de compétition que j'ai, ceux-là, je dois les noter à l'avance. Parce qu'il y a beaucoup de critères : je ne dois pas avoir le même nombre, par exemple, si je fais trois manœuvres à gauche et cinq à droite, j'aurai plus de manœuvres à droite et il y aura une déduction de points. Ça veut dire que je note vraiment ça sur la liste, je regarde combien j'ai de gauches, combien j'ai de droites. Pour obtenir beaucoup de bonus, il faut plusieurs manœuvres de type Twisted. On ne peut avoir que trois manœuvres de type Reverse et il y a beaucoup de règles. Et là, je prends vraiment presque une heure et demie pour essayer de noter deux runs qui rapportent beaucoup de points, qui ont un bon flow et où les gauches et les droites sont équilibrées.

[00:25:57] C'est la seule chose que je note, le reste, je le gère juste au fur et à mesure.

[00:26:03] **Lucian Haas:** Il y a certainement quelques personnes qui nous écoutent ici et qui ne connaissent pas très bien l'Arco. Tu pourrais peut-être expliquer certaines choses, parce que pour les gens de l'Arco, ça sort tout simplement comme ça, ça coule tout seul, et le suivant se demande ce qu'ils veulent dire. Alors, commençons par là. Tu as dit que tu devais faire au moins trois manœuvres "Twisted" ou quelque chose comme ça. Qu'est-ce que ça veut dire ?

[00:26:26] **Daniela Freutsmiedl:** Twisted signifie qu'on ne progresse pas tout droit, mais qu'on saisit les élévateurs et qu'on se traîne vers l'arrière. En gros, on fait une rotation à 180 degrés dans le harnais. Tu regardes ensuite

[00:26:36] **Lucian Haas:** versus l'arrière au niveau du

[00:26:38] **Daniela Freutsmiedl:** À voler. Exactement, je ne règle pas les élévateurs à l'arrière, mais à l'avant en les croisant via X.

[00:26:46] Je ne pense pas qu'il y en ait vraiment. Je devrais me demander à quoi ça sert. Aucune idée, c'est juste amusant.

[00:26:52] **Lucian Haas:** C'est amusant et ça rend probablement tout un peu plus exigeant, parce qu'il faut sans doute penser en miroir quand on dirige avec un seul, non ?

[00:27:00] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement. Le frein droit est alors en haut à gauche et le frein gauche en haut à droite. Il y a plus de points en compétition. C'est un bon point. Et certaines manœuvres me semblent plus simples en Twisted.

[00:27:17] **Lucian Haas:** Aha, pourquoi ?

[00:27:19] **Daniela Freutsmiedl:** On voit mieux l'aile. C'est comme l'Infinite, par exemple. Là, l'aile arrive toujours par derrière et plonge ensuite vers l'avant. Et derrière toi, là où il faudrait corriger, on voit l'aile assez mal en fait. Et quand on le fait en twisted, l'aile arrive toujours devant toi vers le haut et on voit mieux l'aile. OK.

[00:27:39] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ce serait peut-être même plus facile d'apprendre un Infinite en le volant en Twisted ? Je ne pense pas, non. Oui, si tu dis qu'on le voit mieux peut-être, est-ce que c'est plus facile, théoriquement ? Théoriquement.

[00:27:54] **Daniela Freutsmiedl:** peut-être, oui. Mais au début, le plus difficile, c'est de tenir le twist. Ça a l'air si simple, on se tourne et on tire là et là sur le frein. Le plus dur quand on fait du Twisted, c'est juste de tenir le twist. Parce que si on fait une courbe en Twisted, peut-être que quelqu'un l'a déjà fait, on remarque tout de suite : oh, le pendule, on est un pendule, ça te détwest direct. Et pour le Twisted Infinite, il faut faire une bonne spirale avant de l'amorcer. Et si on se détwest pendant l'amorçage, c'est pas bon. C'est correct, mais c'est pas bon.

[00:28:36] **Lucian Haas:** Comment est-ce qu'on arrive à tenir un tel twist ?

[00:28:40] **Daniela Freutsmiedl:** Je n'y pense même pas vraiment. Je fais beaucoup de choses de manière inconsciente avec le poids du corps. Donc quand je fais une torsion, je ne tourne pas à 180 degrés, je tourne toujours un peu plus, genre 220 degrés ou un peu plus de 200 degrés. Et ça permet d'engager un peu la torsion.

[00:28:58] **Lucian Haas:** Ce n'est pas comme si on se tenait d'une manière ou d'une autre au porteur avec le coude ou quelque chose comme ça, mais...

[00:29:04] **Daniela Freutsmiedl:** Non, pas du tout.

[00:29:05] **Lucian Haas:** D'accord. J'ai aussi...

[00:29:06] **Daniela Freutsmiedl:** je me suis déjà demandé ce qui tient le twist ensemble pour la construction. Mais c'est bête, parce qu'il faut se détordre à nouveau, enfin, pendant la manœuvre. Une sorte d'aide-construction n'était pas non plus la solution. Beaucoup de poids du corps et travailler prudemment avec le frein. Dès qu'on tire un peu sur le frein arrière, celui qui est devant dans le twist, ça vous détord automatiquement. C'est d'ailleurs pour ça que lors des manœuvres, quand on fait un spin en hélico, par exemple une manœuvre qu'on casse, on casse toujours le côté négatif, celui qui est face à nous, l'élévateur. Et à ce moment-là, ça vous détord.

[00:29:45] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on peut, en gros, faire toutes les manœuvres en étant en twist ?

[00:29:49] **Daniela Freutsmiedl:** Je pense que oui.

[00:29:52] **Lucian Haas:** Ou est-ce qu'il y a des manœuvres qui ne fonctionnent pas en fait parce qu'elles provoquent systématiquement un roulis à cause de la dynamique de vol ?

[00:30:00] **Daniela Freutsmiedl:** Normalement, on devrait tout piloter en torsion, China.

[00:30:04] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on peut tout voler en twist ? C'est...

[00:30:08] **Daniela Freutsmiedl:** Ça a l'air simple. Certains pensent qu'on commence par le Twisted Wingover. Si quelqu'un écoute et qu'il veut faire du Twisted Wingover, ne commencez pas par ça.

[00:30:22] C'est ultra difficile. C'est exactement quand on tire sur le frein à gauche et à droite. Et le Wingover est vraiment un beau Wingover. Je trouve ça vraiment difficile à piloter. Et on fait tellement de choses avec le transfert de poids et avec le frein. Je ne l'ai pas encore essayé, mais je me demande...

[00:30:42] je le trouve incroyablement difficile, le Twisted Wingover. À part ça, je peux, je réfléchis... je pense pouvoir faire presque tout, sauf le Twisted Heli, que j'ai souvent essayé par accident et qui fonctionne aussi. Sinon, je peux tout faire en twisté. Sauf le Misty Heli à gauche. Ça, je ne le fais pas.

[00:31:02] **Lucian Haas:** C'est quoi un Misty Heli à gauche ? Juste parce qu'un nouveau terme technique incroyable vient encore de tomber ici. Pour ceux qui ne s'y connaissent pas très bien en parapente.

[00:31:11] **Daniela Freutsmiedl:** Pour le Heli, je pense que tout le monde peut s'imaginer ce qu'est un Heli. Là, l'aile s'enroule autour des oreilles. Et un Misty, c'est quand on fait tourner l'aile sur elle-même. On prend un peu d'élan, comme pour un nodding. Et dans les montées ou les balancements, on fait tourner l'aile d'un seul côté, de sorte que l'aile tourne à 360 degrés et repart tout droit. Ça veut dire que pour le Misty Heli, on fait tourner l'aile de 360 degrés d'un côté et ensuite on transforme ça en Heli.

[00:31:43] **Lucian Haas:** Donc en gros, pour le heli, l'aile est à la verticale au-dessus de toi, alors que pour le misty, elle traîne un peu derrière ou devant toi, selon qu'elle vole en torsion ou non, probablement.

[00:31:53] **Daniela Freutsmiedl:** Oui, exactement. Exactement. Il part en vrille derrière, donc il commence à tourner derrière et le Misty finit par passer devant. Sauf si on le fait en hélicoptère, alors il part en vrille en hélicoptère. Et c'est la seule manœuvre. C'est une manœuvre de débutant,

[00:32:11] mais je n'aime tout simplement pas. Je n'aime pas ça. Je peux tout piloter, mais je n'aime pas le Misty Heli vers la gauche. C'est dangereux.

[00:32:19] **Lucian Haas:** On ne fait pas ça. Tout à l'heure, tu as utilisé un autre terme. Reverse. C'est quoi ?

[00:32:27] **Daniela Freutsmiedl:** C'est bien expliqué. Reverse, c'est quand je fais un Misty vers la gauche maintenant, donc je prends de l'élan dans le pendule et je fais un Misty vers la gauche, alors je tourne le Misty vers la gauche. Ça veut dire que le mouvement de rotation de l'aile est vers la gauche. Et si je ne fais pas un Linksheli après, mais un Rechtsheli, donc le changement de direction du Heli, c'est ça le Reverse. Ça veut dire que le Misty vers la gauche avec un Heli vers la droite juste après, c'est un Reverse.

[00:32:58] **Lucian Haas:** Ça veut dire que le sens de rotation sur l'axe longitudinal est inversé. Donc, en reverse. Simplement de la gauche vers la droite ou de la droite vers la gauche. Exactement.

[00:33:08] **Daniela Freutsmiedl:** Presque tout le monde peut le faire, comme un Sat. Sat, je crois, c'est juste le terme que la plupart utilisent. On peut aussi faire un Sat. On peut, par exemple, le faire vers la gauche, un Sat. On peut ensuite le décrocher très lentement, ce Sat. Et puis le laisser sur l'hélico vers la droite. Ce serait alors un Sat-Heli-Reverse.

[00:33:28] **Lucian Haas:** Tout ça se recoupe. Oui. Tu as dit qu'au début, tu n'avais pas encore fait d'Agro, mais que ça t'intéressait. Ensuite, tu as commencé, surtout en pratiquant d'abord ces décrochages parachutaux, sans vraiment aller en décrochage parachutal pendant un an, et ainsi de suite. Comment ça s'est passé ensuite pour que tu en viennes vraiment à te dire : je participe à une compétition Agro ?

[00:33:52] **Daniela Freutsmiedl:** À partir du moment où j'ai vraiment commencé à m'entraîner sur le Heli et à essayer, ça s'est fait assez vite. Je ne me rappelle plus trop qui c'était, mais quelqu'un m'a demandé ce que je pilotais. Je lui ai répondu que j'essayais le Heli. Et là, il m'a dit : « Ah, si tu essaies le Heli, alors tu peux déjà presque tout essayer. Essaie le Misti, essaie un Sat. » Il m'a alors montré quelques manœuvres que je devais tenter. Je me suis dit : « Ok, s'il le dit, ça doit être vrai. » Et alors, j'ai...

[00:34:23] j'ai peu de vidéos à l'époque, mais j'aurais probablement dû réfléchir davantage. Je me suis juste lancée. Theo, le Blick, je crois que c'est tout le monde. Chaque terme est un acrobate français très connu qui fait des tutoriels sur YouTube. Je les ai regardés. Mais pas complètement, parce qu'il pardonne toujours tellement. Oh, ne parle pas autant. Et j'ai juste toujours fait avancer la vidéo pour voir ce qu'il fait ensuite. Ah, il prend de l'élan et il fait des figures sur le frein. C'est comme ça que j'ai appris beaucoup de choses sur le vol acrobatique.

[00:34:55] **Lucian Haas:** En regardant les autres, en quelque sorte ?

[00:34:57] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement. Jusqu'à ce que j'aie eu besoin de mon premier sauveur à Olydenis.

[00:35:03] J'aurais peut-être dû écouter ce que Theo a dit dans son tutoriel avant, et pas seulement...

[00:35:10] **Lucian Haas:** Pas seulement regarder, mais aussi checker ? Pas seulement regarder, oui. Parce que parfois, il dit aussi quelles erreurs on pourrait éventuellement faire ou quelque chose comme ça.

[00:35:16] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement. Il a pris le temps de... Il a réfléchi dix minutes avant. Qu'est-ce qu'on fait ? Dix minutes à parler de manœuvres. Et puis il arrive au but. Il a dit des trucs importants que je n'ai évidemment pas faits. Et puis, c'est à Olydenis que j'ai connu mon sauveur pour la première fois. À partir de là, je me suis dit, d'accord, je vais regarder ce qui peut mal tourner et je vais regarder un peu plus les tutoriels.

[00:35:42] Et j'ai... Le premier infinite, c'était en 2020.

[00:35:50] Je l'ai piloté à Gerlitz. Comme j'avais fait un vol assez stupide juste avant. C'était à midi et à Gerlitz, c'est une montagne en Carinthie, peut-être que certains la connaissent. Il y avait un nuage accroché en haut au décollage. Mais le nuage était très petit. On est montés et on a un peu attendu. Et puis j'ai... Le nuage a fait une toute petite ouverture. Et je me suis dit : ah oui, dans cette ouverture, je vois quand même l'eau. Je décolle maintenant. Je vais passer sans problème. Le nuage était un peu plus loin de la montagne. Et c'est là que j'ai décollé. On était quatre à décoller à ce moment-là. Et pendant le vol, je me suis rendu compte : oh là là, cette ouverture...

[00:36:35] **Lucian Haas:** Ça se referme déjà.

[00:36:36] **Daniela Freutsmiedl:** Ce serait plus petit et je ne pourrai pas l'atteindre avec l'angle de glisse.

[00:36:43] Alors je me suis dit que le lac était un peu devant à droite. J'ai légèrement braqué à droite juste avant le nuage en me disant que j'allais passer à travers de toute façon. Et puis je suis rentré dans le nuage. Ça a duré genre une demi-minute. C'est pas possible. Le nuage était tellement petit. Et je ne voyais toujours rien. J'ai regardé en bas et j'ai été surprise de voir d'où je regardais. Et d'un coup, c'était sombre en bas. Sombre, sombre, sombre. Le noir, c'est pas bon. Le noir, c'est mauvais. Et là, j'ai vu le premier sapin passer dans mon coin de l'œil. Je me suis dit : oh là là. Et puis le nuage s'est dissipé et je n'ai vu que des sapins devant moi. OK, qu'est-ce qu'on a appris en formation ? Choisis le sapin le plus vert. J'ai choisi le sapin double le plus vert.

[00:37:30] et je suis entrée dedans. Je n'avais pas d'autre choix. Bien sûr, le téléphone et tout le reste étaient inaccessibles à l'arrière, dans le sellette. Et par chance, c'était un petit sentier de randonnée et je suis restée accrochée en haut dans l'arbre, puis des couples sont passés en bas. Et j'ai fait un signe de la main vers le bas, genre "hé".

[00:37:51] Trois, elles ont eu un peu d'aide pour savoir si elles pouvaient appeler le secours en montagne. C'est une longue histoire en tout cas, et j'ai fini par me faire sortir par le secours en montagne du Carinthie.

[00:38:01] **Lucian Haas:** Après quelques heures, probablement, non ? Il y en a eu deux

[00:38:03] **Daniela Freutsmiedl:** Ça a duré des heures, oui. C'était un bon sapin.

[00:38:09] Et puis j'étais en bas à l'atterrissage, j'ai regardé mon aile et je me suis dit que j'étais tellement bête de rester là à fixer ça. La météo était super belle et ce jour-là, je me suis dit que déjà, autant de choses avaient mal tourné.

[00:38:22] **Lucian Haas:** J'essaie encore un Infinite.

[00:38:24] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement, je me suis dit que ça ne pouvait pas encore mal tourner, parce qu'une chose, enfin, en une journée, tout ne peut pas aller de travers, je me suis dit. OK, alors je n'ai pas demandé comment on pilotait l'Infinite. Avant, je crois que j'ai fait trois ou quatre vols rythmiques, j'ai trouvé ça désagréable parce que ça ne m'a juste pas plu. Ensuite, j'ai demandé à quelqu'un comment piloter l'Infinite. C'était Christina, une Tchèque qui pilotait déjà assez bien en aggro à l'époque, et elle m'a dit : tu fais juste une spirale d'un côté, tu attends que l'aile soit au-dessus de toi et ensuite tu tires le Sat 3, tu le gardes un court instant et tu le lâches. Ah OK, maintenant c'est plus simple.

[00:39:07] Ensuite, je suis remontée et c'était mon premier Infinite, il était super. Là, j'ai vraiment eu un talent.

[00:39:14] **Lucian Haas:** Combien de tonnes as-tu fait directement au premier, ou c'était juste un seul et c'était déjà fini ?

[00:39:18] **Daniela Freutsmiedl:** Eh bien, je pense que cinq ou six. Je me suis vraiment bien débrouillée. J'ai été très surprise d'être restée aussi longtemps à l'intérieur, parce qu'elle m'a dit de bien me tenir en haut et de me secouer pour sortir, et j'étais restée coincée dedans. Mais toi...

[00:39:30] **Lucian Haas:** ...tu savais comment le dévier aussi, pour ne pas risquer de tomber dans la voile ou quelque chose comme ça ?

[00:39:35] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement, elle a dit que si je garde juste les mains en haut sur l'aile, l'aile peut le faire. Donc, j'avais aussi beaucoup de confiance en l'aile. Ça m'a beaucoup aidé. Je savais que l'aile pouvait le faire. Mais si je garde juste les mains en haut, on finit par vaciller d'un côté et on atterrit dans le Sat. C'est en fait à l'épreuve des idiots, tant qu'on ne touche pas au frein. Elle a dit que tu ne dois pas toucher au frein. Alors, initier le Sat, tenir brièvement, et garder les mains en haut. Et

[00:40:03] **Lucian Haas:** ça a super bien marché. Ça veut dire que s'il n'a plus assez d'élan, il tombe automatiquement dans le Sat ?

[00:40:10] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement, il doit avoir assez d'élan au début pour entrer et passer deux fois par-dessus. Et ensuite, s'il part de travers, il bascule automatiquement en Sat.

[00:40:19] **Lucian Haas:** Cela veut dire que si on sait voler en Sat et qu'on sait bien le dévier, l'Infinite est en fait une manœuvre relativement sûre, tant qu'on ne met pas le frein.

[00:40:29] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement. Et il faut savoir bien spiraler. Si on arrive encore à bien dévier la spirale. Ce sont les deux points qu'il faut connaître pour l'Infinite.

[00:40:38] **Lucian Haas:** Ça veut dire que l'Infinite, qui est toujours considéré comme le manœuvre ultime, n'est finalement pas la plus difficile ?

[00:40:46] **Daniela Freutsmiedl:** C'est le plus simple. C'est juste celui qui comporte le plus de risques quand on passe simplement au-dessus de l'aile. Il y a le risque que mon champ de voile soit vraiment là et présent. Mais au niveau de la compétence, c'est l'un des manœuvres les plus simples. Parce qu'il faut juste spiraler, mettre en place la spirale, lâcher le sat. Il faut beaucoup de couilles pour ça.

[00:41:12] **Lucian Haas:** Ne pas essayer ça à la maison, c'est tout ce qu'on peut dire ici. Regardez plein de tutoriels de Theo de Blick avec toutes les explications qui vont avec, et probablement encore cinq tutoriels d'autres personnes aussi. Et avant de tout essayer chez vous d'une manière ou d'une autre. Mais sinon, c'est une manœuvre très facile. Mais ensuite, tu pouvais à un moment donné faire ça, ou tu l'as fait, et tu t'es dit : ah, maintenant je peux faire de l'Infinite. Et ensuite tu t'es dit : si je peux faire de l'Infinite, je peux aussi participer à une compétition Agro ?

[00:41:38] **Daniela Freutsmiedl:** Oui, exactement. C'était en fait mon avis aussi. J'ai vu que les femmes qui participent aux compétitions Agro, elles volent plutôt bien, mais elles ne font pas plus que de l'Infinite. Et là, je me suis dit, d'accord, si je sais faire de l'Infinite, enfin je savais que je ne serais pas super douée. Mais je me suis dit que je pourrais au moins participer. Et je voulais juste atterrir sur un raft. On voit ça dans les vidéos. Il y a un raft dans l'eau, une sorte de matelas gonflable dans l'eau, sur lequel on est censé atterrir. Et je voulais absolument faire ça. J'ai regardé les vidéos. Là,

[00:42:12] **Lucian Haas:** je me suis dit,

[00:42:12] **Daniela Freutsmiedl:** C'est juste magnifique. Même si je pilote mal, j'adore juste être à bord. Et tout ça m'a vraiment boostée. J'ai alors prévu de

[00:42:25] la compétition, c'était en 2020, j'étais un peu excitée. Je me suis dit que je pouvais maintenant voler en Infinite. Je volais super bien. Et ça m'a valu un grave accident en Turquie.

[00:42:38] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as exagéré ? Je suis

[00:42:40] **Daniela Freutsmiedl:** j'ai décollé dans des conditions qui n'étaient pas bonnes pour voler. On était au décollage et le vent était très fort. Il venait sans arrêt de la gauche et de la droite, de côté. Il y a eu des décollages thermiques très puissants. Mais moi, j'étais juste dans le courage à ce moment-là. Je me suis dit que rien ne pouvait m'arriver. Je maîtrise tellement bien la aile. Je décolle et je me suis dit que s'il se repliait, il se rouvrirait.

[00:43:09] Ensuite, j'ai attendu une phase calme. Une phase calme est arrivée. Et là, j'ai décollé et j'ai couru. Et je me suis dit que pour ce vent fort, je ne décollerais pas. Et c'était tellement bizarre. Devant moi, des tandems étaient déjà partis. Ils ont tous eu des fermetures. Ça aurait dû être un signe pour moi. Ce sont des conditions où on ne décolle pas. Et des tandems ont été traînés sur le décollage. Et beaucoup connaissent, je crois, le décollage aux Lüdenis. Il n'est pas en herbe tendre. Il est en dalles de béton dur. Et après le décollage, ça m'a tout de suite projeté à 15, 20 mètres en l'air. Genre, instantanément, vers le haut. Je crois que j'ai eu une fermeture à 80 %.

[00:43:55] Il a encore décollé. Mais avec ce mouvement de balancier, j'ai très fort frappé le béton en bas. Je me suis vraiment...

[00:44:05] **Lucian Haas:** Projeté à 15 mètres de haut et déposé juste de la même manière, à peu près ?

[00:44:09] **Daniela Freutsmiedl:** Oui, environ. Alors l'aile a sûrement amorti quelque chose, je crois. Parce que c'était un peu au-dessus de moi. Elle a sûrement intercepté un truc. Mais l'impact était très, très fort. J'ai mais tout de suite remarqué qu'il y avait quelque chose de cassé.

[00:44:23] **Lucian Haas:** Et qu'est-ce qui était cassé ? J'ai toujours

[00:44:24] **Daniela Freutsmiedl:** ...pensé que c'était la douzième vertèbre thoracique. Elle a été fracassée. Et ce n'est pas cool en Turquie.

[00:44:32] **Lucian Haas:** Ce n'est pas cool en Allemagne non plus, je pense. Mais une vertèbre thoracique 12 broyée, c'est pas génial, je dirais.

[00:44:40] **Daniela Freutsmiedl:** Et ils n'avaient pas d'hélicoptère là-bas. Alors, on y va d'abord avec le brancard qui était déjà sur place, parce que le décollage est ici. Ils étaient déjà là, c'était super. Ensuite, ça descend sur un brancard en bois sur 2000 mètres. Ils n'ont pas un truc stylé genre une ambulance pneumatique. On te boucle sur le brancard en bois et ça dure environ 50 minutes. On descend la montagne et on va à l'hôpital. Et c'est là qu'ils ont constaté qu'il était broyé. Et je ne voulais pas me faire opérer en Turquie. Mais après cinq jours, j'ai eu cette légère sensation de perdre la sensibilité dans les jambes. Genre, ça me picotait à l'arrière. Je ne sentais presque plus la plante des pieds. Et le médecin a dit qu'il fallait m'opérer. Je ne peux pas prendre l'avion pour l'Allemagne.

[00:45:26] Je ne peux pas être transportée. Et puis, je me suis fait opérer là-bas. Le canal

[00:45:31] **Lucian Haas:** appuyait en fait. Exactement.

[00:45:33] **Daniela Freutsmiedl:** Il n'avait pas encore vu ça au début. Après l'opération, il a dit que c'était pire que prévu. Je ne sais pas encore exactement ce qu'ils ont fait là-bas. Il a dit qu'il a dû retirer un peu de matériel osseux pour que la moelle épinière ait de la place, parce qu'elle était gonflée.

[00:45:52] Et oui, la période en Turquie à l'hôpital a été dure. L'hygiène y est très discutable. Je veux dire, toi

[00:46:04] **Lucian Haas:** en tant qu'infirmière, tu peux probablement mieux juger. Tu vois exactement ce qu'ils font ici. On...

[00:46:10] **Daniela Freutsmiedl:** Il n'y avait même pas une sonnette d'appel. Il fallait aller chercher la nourriture soi-même. Ça veut dire qu'un chariot de repas passait et qu'il criait, genre "jähmeck".

[00:46:21] Est-ce que tu pouvais marcher ? Parce que tu dis qu'il fallait aller le chercher soi-même ? Exactement, les premiers jours, je n'avais pas le droit de me lever parce que la fracture n'était pas encore stable. Et c'était un jour après l'opération, je n'étais pas censée me lever seule non plus. Et là, le chariot de repas crie et j'hurle en anglais que je ne peux pas me lever. Qu'ils me l'apportent, s'il vous plaît.

[00:46:44] Rien. En Turquie, ils dépendent beaucoup des membres de la famille. La famille est présente pour chaque patient. Pour moi, il y avait Sigi, il était juste là ce jour-là pour organiser un truc rapidement. Et il était à l'hôpital tous les jours. Il m'a beaucoup soutenue là-bas.

[00:47:05] Et depuis ce jour-là, je suis devenue beaucoup plus prudente. Ça a été pour moi un énorme rappel que peu importe à quel point on vole bien, il y a des conditions. Là, avec ton parapente, tu n'as rien à faire dans les airs. Tu te fais juste aplatis par le vent. Et je pense que ça m'a protégée de quelque chose de pire. À cette époque, j'étais juste tellement excitée parce que j'avais appris si tôt, si vite. Et si ça ne s'était pas produit, je pense qu'autre chose serait arrivé à un moment donné. Peut-être quelque chose de plus grave.

[00:47:34] **Lucian Haas:** Ça veut dire que cet accident a été pour toi comme une sorte de prise de conscience, où tu te dis : d'accord, je veux continuer à voler, mais à un niveau sécurisé.

[00:47:44] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement. Le médecin m'a encore bien secouée. Les trois premiers jours où j'étais à l'hôpital, je me suis dit que je ne volerais plus jamais. Je n'en avais plus aucune envie. J'avais une belle chambre d'hôpital avec vue sur la montagne, sur le Babadag. Je les ai vus décoller. Et puis après l'opération, quand j'ai su que ça allait mieux, j'ai pu me lever. J'ai demandé à un médecin quand je pourrais recommencer à voler. Il m'a regardée comme si j'étais folle. Pas avant dans un an. Oh mon Dieu. D'accord.

[00:48:15] **Lucian Haas:** Combien de temps ça a duré ? Huit semaines.

[00:48:20] Tu avais une vertèbre thoracique fracassée. Il a fallu t'en retirer des morceaux d'os et faire d'autres trucs pour que ça se reforme. Tu aurais pu avoir des problèmes de bruit, des paralysies ou un truc du genre. Mais huit semaines plus tard, tu étais déjà de nouveau en l'air.

[00:48:33] **Daniela Freutsmiedl:** Donc pas d'autorisation. Je me suis fait examiner en Allemagne. Et à un moment donné, j'ai eu le feu vert pour porter neuf kilos. Là, je me suis dit : attends, neuf kilos.

[00:48:46] Alors j'ai pris mon aile légère, mon sellette légère, mon sellette de conversion et tout le reste. Et ça faisait 8,5 kilos. OK.

[00:48:56] **Lucian Haas:** J'ai le feu vert du médecin. Je peux recommencer à voler. Exactement. Donc, j'étais...

[00:49:00] **Daniela Freutsmiedl:** très prudente au début. Juste après l'accident, j'ai beaucoup entraîné. Enfin, entraîné entre guillemets. J'ai dit que je serais très vite mobile. Quatre semaines après, j'étais déjà en montagne, sur des hauteurs chez nous. Avec des douleurs, certes. Ça faisait ultra mal.

[00:49:21] Le pire, c'était que je devais toujours descendre à pied parce que ça me donnait tellement de secousses dans le dos. Et quand j'ai eu le feu vert pour porter neuf kilos, je me suis dit que ça avait plus de sens de descendre prudemment en vol que de descendre à pied.

[00:49:37] Et puis, au début, je n'ai volé qu'avec la aile légère. Ensuite, je pense avoir pesé Emily. Et je me suis dit, d'accord, je ne fais que neuf kilos, un peu plus de neuf. Et puis j'ai fait de l'hike en akro, enfin pas de l'akro, mais je suis sortie et j'ai fait des hélicos. J'ai été vraiment prudente.

[00:49:56] **Lucian Haas:** J'ai encore pratiqué le décrochage parachutal.

[00:49:58] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement. J'ai fait un peu de vol minimal.

[00:50:03] Et jusqu'à ce que j'aie vraiment eu le feu vert des médecins, enfin ils ne me l'ont jamais vraiment donné. Je leur ai juste demandé quand ce serait bon pour que je fasse du bloc, parce que j'aime aussi grimper. Je leur ai dit : quand est-ce que je peux à nouveau tomber sur un tapis de bloc de deux ou trois mètres ? Et quand j'ai eu le feu vert, j'ai recommencé l'acro-vol. Parce que pour moi, si je peux tomber de trois mètres sur un tapis, je peux à peu près comparer ça avec une descente en rappel. J'ai un très bon grand harnais de sécurité, et avec ça, je me sens à peu près comme si je tombais en faisant du bloc, ou même mieux. Et quand les médecins ont dit que c'était à nouveau OK, j'ai dit : alors je reprends le vol. Mais j'étais très prudente. Ça a pris plusieurs mois avant que j'aie, enfin avant que j'aie à nouveau confiance en général, ça a duré deux ans.

[00:50:54] Alors, je me suis arrêtée pendant deux ans et j'ai toujours eu peur qu'après avoir décollé en thermique, ça lâche d'un coup.

[00:51:01] **Lucian Haas:** Mais la peur, ce n'était pas de la thermique. Pendant les manœuvres elles-mêmes, tu n'avais pas peur, c'était juste l'air turbulent qui te faisait remonter. Ça restait coincé dans ton système.

[00:51:14] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement, ça dure très longtemps. C'est toujours là. Donc maintenant, quand les conditions thermiques sont super bonnes, je ne pars pas. Le vol n'en vaut pas la peine pour moi. Ça a vraiment laissé des traces. Mais pour les manœuvres, c'était OK. Il ne s'est rien passé. Pour les manœuvres, de toute façon, c'est un espace délimité. J'ai ma propre zone. Je sais qu'à une certaine altitude, j'arrête. J'ai un parachute que je peux tirer. Pour moi, c'est relativement sûr. Plus sûr que dans des conditions thermiques aux États-Unis, même.

[00:51:45] **Lucian Haas:** Parce que c'est prévisible pour toi.

[00:51:47] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement, je peux gérer le risque moi-même. Je peux dire : je vole dans cette zone, là où il y a un champ bien plat en bas, là je m'occupe de bien monter avec mon rétro. J'arrête à cette altitude, là je ne fais plus rien. Si je ne me sens pas très bien, je fais des manœuvres plus simples, si je veux pousser un peu. Donc, ce que je fais, c'est entre mes mains. Et pas entre les mains de, je ne sais pas, d'un rotor libre ou de la thermique, qui me ferait perdre le contrôle. Ça ne dépend que de moi. Et si je me fais confiance et que je sais le faire, c'est sûr pour moi.

[00:52:22] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a quand même, en vol agricole, des moments, des manœuvres ou autre, où tu ressens quelque chose comme de la peur ?

[00:52:29] **Daniela Freutsmiedl:** Oui.

[00:52:33] J'ai parlé de ce Misti juste avant. On peut maintenant le rendre un peu plus difficile en le faisant en version "eingetwistet". Donc, le Misti, c'était quand on balançait et qu'on faisait tourner l'aile pendant le mouvement de balancier ascendant. On peut le faire en version "twisted". Ça s'appelle alors le Twisty Twist. Ça veut dire qu'on fait le twist et au moment où l'aile tourne, on se tord dans l'autre sens, du côté opposé. OK. Ça a l'air très simple, et ensuite il faut arrêter cette poussée de l'aile. Cette manœuvre ne m'a coûté que quatre chevaliers l'année dernière. OK. Parce que c'est simplement difficile pour moi, ou pour beaucoup d'autres, de se tordre d'un côté à l'autre pendant cette manœuvre et de rattraper la poussée de l'aile.

[00:53:25] C'est là toute l'art de faire en sorte que la voile ne continue pas à tirer, qu'elle n'ait pas de fermeture avant. Si on freine un peu trop, elle finit en flyback. On se retrouve alors en twisted flyback. Si on a alors une main un peu trop basse, on se tord, on lâche une main, et la voile repart en tirant. C'est une manœuvre pour laquelle j'ai encore beaucoup de respect, parce que là, je suis tombée dans le voile.

[00:53:49] **Lucian Haas:** Et comment tu t'en es sorti ? Par chance aussi ?

[00:53:53] **Daniela Freutsmiedl:** Aussi. Il y a dû y avoir beaucoup de chance. C'était une belle journée d'été à Kösten. Il y avait énormément de thermique. Et j'ai une aile de 14 mètres carrés. À l'époque, avec mon Sigi, mon ami, on s'est un peu chamaillé. Je suis montée seule, j'ai fait un vol, j'ai déjà fait cette manœuvre, cette manœuvre de twist, et je voulais atterrir. Et au niveau de l'atterrissage, il y avait tellement de thermique que j'ai fait un grand cercle et j'étais presque de nouveau à la hauteur du décollage. Et là, je n'atterris pas. Alors j'ai réagi, j'ai refait un tour de bord et j'ai remarqué qu'en bas, il y avait tellement de rafales, de thermiques qui passaient. Et puis, je fais ça tout le temps, quand l'air me dit de ne pas atterrir, alors je n'atterris pas. Et là, ça a remonté encore. Alors je me suis dit, d'accord, si ça remonte encore, alors je n'atterris pas.

[00:54:40] Ensuite, je suis partie vers la montagne et pendant ce temps, mon ami, Sigi, s'est envolé. Je l'ai regardé pendant son virage et il a raté une manœuvre et s'est retrouvé accroché à son parachute de secours. Et puis, on s'est disputés et on a fait les idiots. J'ai vu qu'il maîtrisait tout de suite son parachute de secours. On a un parachute de secours à commande, un Beamer de chez High Adventure. J'ai vu qu'il gérât parfaitement et ça devait être impressionnant. Ensuite, je me suis envolée et je me suis dit qu'il fallait que j'aide quelqu'un à gérer son parachute de secours. Et c'est remonté très haut. Donc j'avais une bonne altitude, à Kösten, Dieu merci. Ensuite, j'ai retenté la manœuvre et j'ai atterri en flyback. J'ai freiné un peu trop et ensuite je suis montée un peu avec le frein et, combiné avec ma petite aile à batterie et la thermique, ça a fait en sorte que l'aile a fait une grosse poussée.

[00:55:34] Je n'ai vu que le parachute s'envoler et le sol juste en dessous de moi. Et à ce moment-là, je me suis dit : s'il te plaît, pas ça. Et je suis tombée pile au milieu de la voile.

[00:55:43] et c'est une sensation assez cruelle. Enfin, on entend tout de suite ce claquement que ça fait et, à ce moment-là, le temps a passé très lentement. J'ai regardé vers le bas à droite et j'ai vu un petit morceau de prairie. Je me suis dit : super, là à droite, c'est mon retter. Ensuite, j'ai écarté tous les suspentes du retter, comme si j'avais tout le temps du monde. Je pense que ça s'est fait relativement vite. Enfin, pour moi, c'était genre, là on écarte les suspentes, j'ai sorti le retter, je l'ai projeté à travers le trou et j'ai juste vu les suspentes s'étirer, le container s'éloigner et puis il a disparu de mon champ de vision. Sur le premier instant, je me suis dit : oui, il se déploie bien. Et au deuxième instant, je me suis dit : oh, je suis en chute libre.

[00:56:30] Et là, je me suis bien concentrée et j'ai contracté mes muscles. Sur le moment, j'avais peur que je me brise le cou parce que je suis tombée si vite. Oui. Mais ce n'était pas si grave. Il s'est ouvert avec un vrai claquement et je suis restée accrochée au retter pendant une bonne quinzaine de minutes parce qu'il y avait beaucoup de thermiques. Une quinzaine de minutes ? Une quinzaine de minutes, oui. Mais j'ai mieux atteint l'atterrissage que certains probablement avec la aile. J'ai eu beaucoup de temps.

[00:56:57] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui vous passe par la tête quand, au fond, on vient peut-être de, on pourrait presque le dire, d'échapper à la mort ou à la mort qui est tombée de l'aile, genre, à peu près. Et qu'on reste là pendant un quart d'heure jusqu'à ce qu'on ait vraiment le sol ferme sous les pieds. Alors, quelles pensées vous traversent l'esprit dans ces moments-là ?

[00:57:21] **Daniela Freutsmiedl:** Mon cerveau est incroyablement bête pour ce genre de choses. Bête ? Oui, incroyablement. Sur le coup, je me suis dit : "Mon Dieu, à quoi les autres vont-ils penser quand ils vont voir deux secouristes atterrir là ?" Je n'ai pas pensé : "Oh mon Dieu, je suis encore en vie". J'ai d'abord pensé : "Mon Dieu, à quoi les autres vont-ils penser quand ils vont voir deux personnes sur le secouru ?" C'était ma toute première pensée.

[00:57:44] Et je n'ai pas beaucoup réfléchi, enfin pas pendant le temps où j'étais sur le rescue. J'avais déjà mon aile avec moi. J'ai pu tenir. Ensuite, je suis repartie vers Kössen, j'ai un peu volé vers le village face au vent parce qu'il y avait beaucoup de vent. Puis je suis revenue en arrière, je me suis mise face au vent et j'ai surtout essayé de voir si je descendais bien.

[00:58:04] **Lucian Haas:** Mais en fait, tu étais occupé aussi.

[00:58:07] **Daniela Freutsmiedl:** Oui. Et en bas, quand j'ai atterri, c'était d'abord, ouf,

[00:58:13] j'ai pris une grande inspiration et je me suis dit : « Hé, est-ce que je dois vraiment faire cette manœuvre ? Est-ce que je dois vraiment faire un truc aussi stupide ? » J'aime bien m'amuser en volant. Le but n'est pas de voir qui va se mettre dans la situation la plus ridicule, mais j'aime bien m'amuser. Et j'ai aussi arrêté de faire la manœuvre pendant deux semaines. Deux semaines ? Oui, d'accord. C'est ça, l'ambition intérieure.

[00:58:43] Malheureusement, il n'y a pas de vidéo, sinon j'aurais regardé quelles erreurs je faisais. Si je sais quelle erreur je fais, c'est une bonne chose pour moi, parce que je ne la referai plus et ça n'arrivera plus. Et je n'avais pas non plus de vidéo, mais je savais à peu près ce que j'avais fait de mal.

[00:58:58] **Lucian Haas:** C'est ça, petite question entre deux choses, est-ce que c'est vraiment vrai que si tu vois ton erreur une fois dans la vidéo, tu ne la refais plus ? Est-ce que c'est vraiment un apprentissage où tu te dis : d'accord, maintenant que je l'ai sous les yeux, c'était ça, alors je peux me le reprogrammer ? Ne plus le faire. Enfin, si...

[00:59:17] **Daniela Freutsmiedl:** c'était une erreur grave, genre, je vais y arriver, oui. Mais si c'est une erreur où la main est juste un peu trop basse, alors je sais que la main est trop basse, je corrige et je recommence, et la main est encore trop basse. Qu'est-ce qui se passe ? Je fais ça autant de fois que nécessaire jusqu'à ce que j'y arrive vraiment, à ne plus faire l'erreur. Mais pour un truc comme ça, enfin, là où ça s'est produit,

[00:59:40] mes deux mains étaient tout simplement trop basses et j'ai juste lâché un peu le Flyback, et je ne referai jamais ça de ma vie. Si je suis en torsion en Flyback, je ne laisserai plus jamais l'aile voler. Je préfère déclencher un parachute de secours, je préfère être tordue dix fois et déclencher un parachute de secours, plutôt que d'essayer de bricoler un truc et de le laisser voler, je ne referai jamais ça.

[01:00:05] **Lucian Haas:** Mhm. Tu as dit que deux semaines plus tard, tu as retenté la manœuvre. Oui. Qu'est-ce qui te pousse, au fond, à aller toujours à cette limite ou à te dire : non, je veux réussir cette manœuvre, même si je me mets peut-être vraiment en danger pour ma vie avec ?

[01:00:24] **Daniela Freutsmiedl:** Oui. Je sais qu'il y a quelque chose de très profond en moi, c'est lié à un peu d'ambition. Donc, quand je me suis fixé un objectif et que je me dis que c'est faisable parce que d'autres le font, et que j'ai envie de savoir le faire, quelque chose me pousse inconsciemment et me dit : fais-le, mais fais-le plus prudemment, ne fais pas comme avant, mais fais-le. Je ne sais pas trop ce que c'est, si c'est l'ambition ou l'ego. Quand je vois que quelqu'un le fait et que c'est possible, j'ai envie d'essayer aussi et de voir si je peux le faire moi aussi.

[01:01:03] **Lucian Haas:** Et quand tu fais ça, si tu arrives seulement à évaluer la chose, tu le fais surtout pour toi ou aussi parce que tu te dis, à cause de l'ego ou autre, surtout pour les autres ? Enfin, comme quand tu es accroché à la corde de sauvetage et que tu te dis : « Oh merde, maintenant ceux d'en bas, ils pensent quoi là ? Il y en a deux accrochés à la corde. Mais ils sont bêtes à quel point ? Ils n'y arrivent pas ou quoi que ce soit. »

[01:01:24] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement. Alors

[01:01:24] **Lucian Haas:** combien de ta motivation n'est pas intrinsèque, c'est-à-dire qu'elle ne vient pas de toi, mais aussi extrinsèque, de l'extérieur, qu'il y a quelqu'un que tu as captivé, que tu veux plaire ou impressionner ou quelque chose comme ça ?

[01:01:38] **Daniela Freutsmiedl:** Je me suis déjà demandé pour qui et pour quoi on fait ça, en fait. Je n'en suis pas arrivée à une conclusion. Je me suis dit, je me suis imaginé qu'il n'y aurait absolument aucun être humain sur Terre. Genre, aucun du tout. Est-ce que je pourrais quand même faire du kitesurf et faire dix vols dans la journée ? Je ne sais pas. Alors bien sûr, je le fais parce que c'est amusant, mais est-ce que je le ferais seulement seule, si personne ne regardait ? Je le ferais probablement aussi, parce que je ferais quelque chose de nouveau. Mais la question est de savoir si tu...

[01:02:14] **Lucian Haas:** ...tu testerais alors tes limites, ou est-ce que tu dirais plutôt, surtout après une expérience comme celle-là, que c'était déjà à la limite, enfin pour moi à ce moment-là, c'était à la limite. Ça aurait vraiment pu mal tourner. Est-ce que je veux tester cette limite ou est-ce que je veux simplement continuer à m'amuser, en principe ? Mais alors, je retire cette partie du plaisir. Il y a encore 99 autres manœuvres que je pourrais probablement aussi faire. Je...

[01:02:40] **Daniela Freutsmiedl:** Je pense que pour moi, ça a un peu à voir avec le plaisir. Parce que si j'avais tout appris parfaitement, genre si j'avais tout piloté parfaitement dès la première année, je pense que j'aurais arrêté le vol acrobatique, parce qu'on pourrait alors tout faire. Je pense que c'est un peu ce mélange entre apprendre quelque chose de nouveau, l'adrénaline, puis réussir à le faire, tout ça joue ensemble. Et si j'avais tout appris, je le referais pas, parce que je pense que ce serait ennuyeux. C'est comme si je devais monter et descendre le même sommet dix fois. À un moment donné, tu as vu la montagne et le chemin, tu le connais, et là, il faut quelque chose de nouveau. Pour moi, je pense que c'est très fort.

[01:03:22] **Lucian Haas:** Quel rôle jouent les compétitions dans ta motivation ? Tu t'entraînes énormément, tu vas voler très souvent. Tu voles principalement pour toi, parce que tu veux maîtriser les choses. Mais en compétition, tu dois montrer tes compétences, mais aussi te comparer directement aux autres en termes de points, ou être comparé. À quel point ta motivation, quand tu te dis que tu veux vraiment t'entraîner autant, est-elle directement liée à ces compétitions ?

[01:03:49] **Daniela Freutsmiedl:** Le vol en compétition m'a appris à voler proprement. Un virage propre, sans aucune dérive. Ils évaluent la netteté de la manœuvre. Dès qu'il y a une petite dérive ou que l'hélicoptère ne fait pas un mouvement latéral bien droit, il y a une pénalité. Avant, je n'y accordais aucune importance. C'était le cas pour des figures comme le Misty Heli. Si le Misty s'arrête et que l'hélicoptère avance ensuite, ce n'est pas un beau Misty Heli. Je n'y avais jamais prêté attention avant de faire de la compétition. Et là, je me suis dit : « Ce n'est pas un beau Misty Heli que tu fais là. » Et ça m'a poussée à voler les manœuvres que je maîtrisais avec plus de beauté.

[01:04:30] **Lucian Haas:** Donc la compétition, c'est comme une incitation à la perfection ?

[01:04:33] **Daniela Freutsmiedl:** Oui. Au début. Maintenant, c'est général, parce que j'aime juste bien voler. Mais au début, le vol en compétition était ce qui m'a poussée à vraiment voler parfaitement. Et maintenant, il y a quelques manœuvres que je ne fais que pour le vol en compétition. Mais ce sont principalement des petites manœuvres. Donc il y a quelques manœuvres, comme le Twisted Infinite en ce moment. Je ne le fais pas en compétition. Je le fais juste pour moi, parce que ça m'amuse. Et il y a quelques manœuvres que j'ai apprises maintenant uniquement pour une compétition, qui rapportent beaucoup de points. Par exemple ? Que je trouve aussi amusantes maintenant. Ça a l'air bête, mais l'Opposite McTwist.

[01:05:15] **Lucian Haas:** Opposite McTwist, c'est quoi ?

[01:05:17] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement. Alors, un McTwist, c'est un peu comme un Misty, sauf qu'on le décroche de manière plus agressive. En gros, on prend de l'élan. C'était la manœuvre que mon premier retteur faisait. On prend de l'élan. Et juste quand on est au point le plus bas sous l'aile, on décroche l'aile avec pas mal de force de manière négative d'un seul côté. Et là, l'aile ne fait pas 360 degrés, mais elle tourne ultra vite sur 720 degrés. Et normalement, on prend toujours de l'élan du côté où on va le décrocher. Ça veut dire que, par exemple, je prends de l'élan vers la droite pour un

quart, un demi ou un tour complet, et je décroche ensuite vers la droite pour que l'aile aille vers la droite.

[01:06:02] Et on peut bien sûr aussi le faire en prenant de l'élan vers la gauche. Il faut alors remettre l'aile droite et on peut ensuite pivoter vers la droite.

[01:06:11] Et ce sont des manœuvres qui sont simples pour tout le monde. Je ne sais pas pourquoi pas pour moi. Enfin, je me suis vraiment mal comportée sur cette manœuvre. Ce n'était pas ça qui m'a le plus énervée pour la prochaine compétition,

[01:06:25] parce que je n'ai tout simplement pas réussi. Et c'est en fait super simple

[01:06:28] **Lucian Haas:** est. Quand une manœuvre est facile pour beaucoup de gens. Tu viens de dire que c'est une manœuvre qui rapporte beaucoup de points. Pourquoi est-ce qu'elle rapporte autant de points si elle est en fait facile pour beaucoup ? C'est

[01:06:36] **Daniela Freutsmiedl:** ne rapporte pas directement beaucoup de points. Là, on revient à cette égalité gauche-droite. Donc, j'ai besoin de manœuvres à gauche et à droite, et j'ai un mouvement à gauche, j'ai donc besoin de manœuvres à droite par-dessus, ce qui... enfin, c'est une interaction. La manœuvre ne demande pas beaucoup de hauteur. Elle est relativement facile à apprendre. Il y a un bonus "Twisted" parce que je fais le "Twisted". Et il y a ce changement de direction. J'ai besoin de quelque chose dans le run qui fait un "Heli" à droite à l'intérieur. Là, je pourrais juste faire un "Twister". Un "Twister" est un "Heli" à gauche vers un "Heli" à droite. Mais il me rapporte moins de points que cet "Opposite Twisted Mech Twist". Et c'est comme ça que je construis mes runs. Et ce n'est que du détail. Mais ce qui est plus beau dans le flux global, là, je ferais peut-être un "Twister".

[01:07:27] **Lucian Haas:** Vu la façon dont tu racontes ça, j'ai presque l'impression qu'en tant que mathématicienne, tu as un avantage dans cette compétition. Tu peux calculer les points. Oui. Les assembler de manière relativement logique. Qu'est-ce qui fonctionne comment ? Et qu'est-ce que je dois faire à droite et à gauche ? Et la symétrie ? Tout doit être cohérent d'une certaine manière.

[01:07:43] **Daniela Freutsmiedl:** Ça doit coller, oui. Peut-être que c'est vraiment plus facile pour moi. Je calcule vraiment les points bonus que je vais obtenir à la fin. Et je calcule à peu près combien de points je vais avoir sur mon run. Je pense que certains ne le font pas. Mais ce n'est pas obligatoire. Je le fais, c'est tout.

[01:08:00] **Lucian Haas:** Maintenant, en 2021, si je ne m'abuse, tu as participé à ta première vraie compétition. L'année dernière, en 2024, tu as ensuite gagné la catégorie féminine au Acro World Cup. Oui, c'était génial. C'était

[01:08:16] **Daniela Freutsmiedl:** un

[01:08:16] **Lucian Haas:** Ton objectif, quand tu dis que tu veux être la meilleure femme ?

[01:08:21] **Daniela Freutsmiedl:** Bien sûr, c'est un sous-objectif. J'ai commencé parce que j'ai vu des femmes faire ça. Mais mon objectif principal n'est pas d'être la meilleure des femmes. Mon objectif principal, c'est de me mélanger avec les hommes, tout en haut. Parce que je trouve qu'en parapente, enfin en vol acrobatique, c'est encore différent, mais en vol acrobatique, une femme n'a aucun désavantage par rapport à un homme. Les ailes peuvent être choisies très petites, donc la puissance pour tourner, ça n'en dépend pas. Et mon objectif n'était tout simplement pas, comme pour beaucoup de femmes, de voler avec le classement féminin, mais je veux simplement voler avec les hommes, tout en haut. Peut-être que ça m'a un peu plus boostée, peut-être que c'est justement pour ça que je suis devenue meilleure, parce que je ne me suis pas fixée pour objectif d'être la meilleure femme, je me suis simplement fixée pour objectif d'être parmi les meilleurs hommes.

[01:09:14] Alors je me suis dit que je ne voulais pas aller là où se trouvait la meilleure femme, je voulais aller bien, bien au-delà.

[01:09:23] Et je pense que ça m'a permis d'obtenir une bonne place l'année dernière, entre autres. J'ai eu la première place chez les femmes et il y a une évaluation AWQ et une évaluation AWT.

[01:09:37] **Lucian Haas:** AWQ signifie Qualifier, je crois.

[01:09:39] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement, exactement. Et les AWT, ce sont les dix meilleurs pilotes. Pour l'instant, ce sont seulement des hommes.

[01:09:49] Est-ce que seuls les hommes peuvent participer alors ?

[01:09:51] **Lucian Haas:** Ou alors, tu pourrais monter du AWQualifier ? Si tu es assez bonne en tant que femme, tu pourrais aussi voler avec l'AWT ?

[01:10:00] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement, il ne peut pas participer. Mais les deux premiers de l'AWQ montent toujours. Et normalement, les deux premiers de l'AWT devraient redescendre. Mais pour l'instant, à l'AWT, on ne fait pas de compétition toute sa vie. Ça va finir par me barber aussi, parce que ça prend beaucoup de temps. Donc je ne sais pas combien de temps je vais faire de la compétition. Je le fais tant que ça m'amuse. Et si je n'ai plus de plaisir, alors j'arrête. Et à cause de ça, il y a toujours des gens qui arrêtent dans l'AWT. Et les deux meilleurs de l'AWQ montent toujours. Mais le niveau dans l'AWQ est énorme. Donc même cette année, quand je vois qui participe, c'est très

[01:10:47] difficile de se classer dans les trois premiers.

[01:10:51] **Lucian Haas:** Je crois que l'année dernière, tu étais cinquième à l'AWQ, non ?

[01:10:56] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement. Ça veut dire que les deux sont

[01:10:59] **Lucian Haas:** promus. Si les autres ne redescendent pas, tu pourrais, si tu voles de la même manière et tout, enfin, si on le calculait comme ça, tout le monde resterait au même niveau. Alors tu finirais à la troisième place cette année. Et peut-être que si deux montent à nouveau et que d'autres ne continuent plus, alors dans deux ans, tu seras forcément en mesure de monter en AWT.

[01:11:18] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement, si tout se passe bien. Mais ce n'est pas du tout le cas. Je ne sais même pas si mon objectif est de monter là-haut. Enfin, monter, oui. Mais si je peux continuer à voler avec eux, je ne sais pas. Parce qu'ils n'ont plus que des compétitions. Ça veut dire que les compétitions commencent déjà en juin. Et là, j'aurais passé tout l'été à faire des compétitions. Et je pense qu'il me manquerait simplement du temps pour moi, pour voler. Donc je crois que l'AWT a trois ou quatre compétitions de plus que nous en AWQ.

[01:11:47] Et ils sont généralement en France.

[01:11:52] Je n'y suis pas encore, donc je n'ai pas encore à me décider. Mais quand j'y serai, je ne sais pas si je suivrai toutes les compétitions de l'AWT là-bas. Probablement pas.

[01:12:02] Mais je n'en suis pas encore là.

[01:12:04] **Lucian Haas:** C'est un peu contradictoire. Tu dis que tu aimerais être parmi les hommes et être premier, mais c'est plutôt que tu dirais que tu veux juste atteindre ce niveau où tu te dirais que tu pourrais peut-être y arriver, mais après, tu n'en as plus besoin.

[01:12:21] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement. Donc je participerais sûrement à des compétitions si jamais j'y étais. Mais pas à toutes. C'est trop contraignant pour moi. Ça implique aussi de l'argent. Ça veut dire que je devrais payer les frais de déplacement, les frais de compétition, je sais, enfin, ça coûte pas mal d'argent. Une compétition coûte environ 250 euros. Tu dois payer ça en tant que

[01:12:43] **Lucian Haas:** les participants paient. Ou les participantes, dans ce cas.

[01:12:45] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement, ce sont les participants qui doivent payer. Juste les frais de transport et l'hébergement. Et c'est aussi pour ça que je ne ferai pas plus de quatre compétitions par an. Parce que financièrement, ça n'a tout simplement aucun sens. Peut-être qu'un gros sponsor entendra un jour ce podcast et dira : « Tiens Dani, prends ça. » Là, ce serait une autre histoire. Mais si tu fais sept compétitions maintenant, tu dois améliorer sept compétitions. Et je devrais payer sept fois plus de 200 euros rien que pour les frais d'inscription à la compétition. C'était tout simplement trop pour moi.

[01:13:16] **Lucian Haas:** Peut-être qu'un sponsor écouterait ce podcast et se dirait : « Cette femme sans talent, »

[01:13:22] **Daniela Freutsmiedl:** qui veut se hisser au sommet,

[01:13:23] **Lucian Haas:** ceux qu'on veut absolument soutenir. On les prend, exactement. Ce que j'ai aussi vu, tu étais cinquième au général, AWQ, première chez les femmes. Mais tu as aussi fait deuxième en vol synchronisé. Oh

[01:13:39] **Daniela Freutsmiedl:** Oui. J'avais presque oublié. Oui, exactement.

[01:13:43] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui te fascine dans le vol synchronisé ?

[01:13:46] **Daniela Freutsmiedl:** C'est simplement esthétique. Enfin, c'est un peu plus difficile que le vol libre. Parce qu'en vol synchronisé, il faut regarder son partenaire. Donc je dois tout le temps, enfin, mon partenaire me regarde ou je le regarde. La plupart du temps, je le regarde. Et je vois quand il amorce une manœuvre. Et là, j'amorce la manœuvre aussi. Pourquoi

[01:14:09] **Lucian Haas:** tu le regardes, mais il ne te regarde pas ? Parce que c'est plus simple. Enfin,

[01:14:12] **Daniela Freutsmiedl:** tu voles avec Siegfried. Exactement, oui. Enfin, la plupart du temps. Enfin, il regarde aussi lors de certaines manœuvres. Ça dépend de la direction. Si on a maintenant une manœuvre où il est à ma gauche et qu'on regarde tous les deux pour amorcer en penchant légèrement le corps vers la gauche, alors je tire pour lui. Ensuite, je dois attendre, comme pour l'Infinite, qu'il amorce l'Infinite. Et pour que ce soit synchrone, je dois, je dois bien regarder que mon aile monte exactement comme la sienne. Et s'il amorce l'Infinite, je dois aussi amorcer. Mais si l'aile n'est pas encore parfaite pour moi. Et c'est ça qui est difficile, parce que je ne dois pas seulement regarder mon aile, mais je suis plutôt mentalement avec le partenaire. Ça rend le truc comme ça,

[01:14:57] plus difficile.

[01:14:58] **Lucian Haas:** Alors, tu voles en synchro avec un partenaire qui est aussi ton partenaire dans la vie de tous les jours. Oui. Est-ce que ça rend les choses plus faciles ou plus difficiles ?

[01:15:11] **Daniela Freutsmiedl:** À la fois les deux. D'un côté, ça facilite les choses parce que je sais exactement comment il vole. On vole toujours ensemble et je connais sa façon de voler. Donc, pour le vol synchronisé en soi,

[01:15:23] c'est plus facile quand tu connais ton partenaire, quand tu sais comment il vole, quand tu connais ses forces et ses faiblesses, c'est plus facile.

[01:15:31] **Lucian Haas:** Mais nous

[01:15:32] **Daniela Freutsmiedl:** simplement dans la vie privée, je ne vais pas dire qu'on se dispute pendant le vol synchronisé, mais il y a tout simplement des divergences d'opinions. Il y a des manœuvres, par exemple, qu'il vole bien et que je ne vole pas. Et c'est comme le Links-Infinite. Je ne le vole jamais, je sais le faire, mais je n'aime pas ça. Et ce sont des choses en compétition, c'est alors le seul jour de l'année où je dois voler le Links-Infinite.

[01:16:02] Et oui, ça rend aussi ça amusant. C'est tout simplement ça, le vol synchronisé. Tu dois te caler sur les points forts de ton partenaire, t'adapter un peu, quoi.

[01:16:11] **Lucian Haas:** Alors, il faudrait que vous soyez ambitieux tous les deux maintenant pour le vol synchronisé, pour pouvoir gagner quelque chose. Oui. Est-ce que cette ambition peut parfois créer des tensions, genre vous vous disputez ? Genre, tu as raté un truc ou lui a raté un truc ? Non, pas du tout. Ou est-ce que c'est finalement juste pour le plaisir ?

[01:16:29] **Daniela Freutsmiedl:** C'est très drôle. En fait, on en rit quand on regarde ce qu'on a fait après coup. Il y a eu un "One Run" l'année dernière. Oui. On voulait carrément le faire disparaître de l'histoire. Je crois qu'on n'a jamais fait de la synchro aussi mal. Et on atterrit, et c'est juste parce qu'on a si mal volé que c'était déjà marrant.

[01:16:53] **Lucian Haas:** Mais vous avez quand même fini à la deuxième place, non ?

[01:16:56] **Daniela Freutsmiedl:** Oui, le reste n'était pas mauvais. Enfin, ce passage-là était vraiment mauvais. Et heureusement, il n'est pas sur vidéo. Sinon, il n'y aurait plus aucune preuve de ce passage. Mais pour le reste, on a vraiment bien volé.

[01:17:08] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a aussi cette règle, ou comment est-elle formulée, dans le vol de distance ? Parfois, quand il y a dix manches, on peut en supprimer deux parce qu'on a pu dire à l'avance : « Je n'ai pas réussi aujourd'hui ». Mais elles ne comptent pas dans le classement final ou seulement partiellement. Est-ce qu'il y a ça aussi en acrobatie, pour dire qu'on peut avoir une mauvaise journée, mais que ça ne compte pas dans la note ?

[01:17:33] **Daniela Freutsmiedl:** Non, malheureusement pas. Le pire résultat est supprimé ? Non, c'est justement ce qui rend ça passionnant. Ça veut dire que si nous, en 2023, lors de la compétition à Brienz, la météo était assez mauvaise et qu'on n'a pu faire qu'un seul passage... eh bien, il compte. Donc si tu as été mauvais ou si tu as passé une mauvaise journée, c'est la poisse. C'est ce qui rend l'acrovol ou les compétitions de vol assez passionnantes, parce qu'on n'a jamais le même niveau. Il y a parfois des jours où tout se passe super bien. Et puis il y a toujours des jours où on ne peut rien faire. Et selon le jour où ça tombe, tu as de la chance ou de la poisse. Ou alors, tu performs toujours au même niveau.

[01:18:21] Mais personne ne fait ça. Je pense que tout le monde a des variations. Et c'est ce qui rend les compétitions d'acro si passionnantes, parce que tu ne peux pas dire : « Hé, j'ai été nul là, on l'annule ». Mais chaque effort, chaque décision, chaque centimètre de frein que tu utilises, tout cela compte dans la note.

[01:18:40] **Lucian Haas:** Ça veut aussi dire qu'il faut s'entraîner énormément pour vraiment développer une telle mémoire musculaire et tout le reste, pour pouvoir se dire : je peux faire cette figure dix fois et elle est parfaite neuf fois sur dix. Oui,

[01:18:57] **Daniela Freutsmiedl:** C'est exactement comme ça que je fais aussi. Je ne peux même pas compter combien de fois j'ai pratiqué les manœuvres que je fais en compétition, la façon dont je les ai exécutées. Elles doivent être parfaites. Elles doivent être parfaites pour moi aussi mentalement, parce que si je sais que seulement 9 sur 10 réussissent, alors c'est mauvais. Je ne les ferais pas en compétition. Parce que là, je serais si nerveuse sur le décollage, parce que je sais que seulement 9 sur 10 marchent, et que c'est forcément celle qui rate qui va arriver. Ça veut dire que mes manœuvres, je ne sais pas, elles doivent être, bien sûr, je les rate encore et encore, tout le monde le fait, mais mentalement, mentalement ça doit être genre 10 sur 10. Ce n'est jamais le cas. Tout le monde rate quelque chose, mais mentalement, je dois savoir que la manœuvre est maîtrisée à 100 pour cent.

[01:19:46] **Lucian Haas:** Ça ressemble un peu à de l'obsession aussi, alors. Ouais. Une addiction.

[01:19:51] **Daniela Freutsmiedl:** Oui. On peut facilement se décrire comme une addiction. Si je ne prends pas l'avion pendant une semaine, je sens quelque chose. Je deviens nerveuse.

[01:19:59] **Lucian Haas:** Alors là, tu fais de vrais symptômes de sevrage.

[01:20:01] **Daniela Freutsmiedl:** Ouais, on finit par s'y habituer. Enfin, ça arrive parfois, c'est rare, mais il m'arrive de passer une semaine sans être sous la aile. Ça passe, même si c'est juste la aile légère pour un abgleiter, donc une petite aile ça passe toujours, mais quand les remontées mécaniques sont fermées et que je ne peux pas faire de Ranz en avril et en novembre. C'est dur. C'est pas bien, ouais.

[01:20:28] Une vie tragique, oui.

[01:20:30] **Lucian Haas:** Une vie vraiment tragique. Est-ce qu'il y a aussi un mouvement inverse ou, qu'est-ce que tu veux dire par mouvement inverse, le contraire du fait que tu es parfois lassé d'être accro au vol, au point de te dire : « Hé, pourquoi je dois le faire, pourquoi ça m'attire autant ? », au point que ça t'agace, que le vol te manque, genre, à peu près ?

[01:20:53] **Daniela Freutsmiedl:** En fait, jamais, non. Enfin, grâce au vol, j'ai rencontré tellement de nouvelles personnes et j'ai tellement d'amis aussi. Ce n'est pas seulement le vol, ce n'est pas seulement ce qui se passe dans les airs, c'est tout ce qui l'entoure, tous les endroits où nous allons quand on vole, toutes les personnes que j'ai autour de moi. Et ce n'est pas juste, oh, j'ai besoin de telle manœuvre maintenant. C'est simplement le lieu, les gens avec qui je fais ça, tout ce qui l'entoure. Et c'est ça qui me manque.

[01:21:24] **Lucian Haas:** Tu es aussi pilote de tandem et tu en proposes, tout comme Sigi, vous proposez des vols en tandem. Qu'est-ce que le vol en tandem représente pour toi ? Je veux dire, ce n'est pas une aile agile de 14 mètres carrés

ou quelque chose du genre, mais tu as 41 ou 39 ou je ne sais combien de mètres carrés au-dessus de toi. Un vrai tracteur. Comment est-ce que tu le ressens ? Est-ce que c'est juste une forme de travail que tu effectues, ou est-ce que le vol en tandem te plaît aussi ?

[01:21:54] **Daniela Freutsmiedl:** Quand je fais peu de tandems, ça me fait plaisir. Mais à partir de cinq tandems par jour, ça devient du boulot. Je fais ça rarement.

[01:22:04] Quand je fais du tandem, je fais en sorte d'en faire deux ou trois par jour. Pour moi, là, c'est juste du plaisir. C'est le côté "panzer". C'est de la détente, c'est du temps en l'air où je peux simplement me relaxer, où je peux montrer à d'autres personnes qui ne volent pas à quel point c'est beau dans les airs, à quel point c'est génial. Et pour moi, mentalement, selon les conditions bien sûr, il y a aussi des passagers pour qui je me dis,

[01:22:35] Oui, mais on en a rarement, heureusement. La plupart des passagers que nous avons ont vraiment envie de voler et ils s'y attendent. Et c'est tout autre chose que le vol acrobatique. On montre son passe-temps à quelqu'un. C'est une expérience unique pour eux et c'est vraiment très beau.

[01:22:56] **Lucian Haas:** Et qu'en est-il du vol en thermique ? Tu as dit tout à l'heure que le vol en thermique te fait encore parfois peur aujourd'hui. Est-ce que ça t'arrive aussi en vol en tandem ?

[01:23:05] **Daniela Freutsmiedl:** Étrangement, non. Pour les premiers vols en tandem commerciaux, je n'avais pas peur, mais j'avais du respect. Parce qu'on a quelqu'un devant soi qu'on ne veut absolument pas blesser. Rien que s'il trébuche et se fait une entorse à la cheville, je ne pourrais pas me le pardonner. Parce que le vol, c'est quelque chose d'unique. Et comme ce sont toujours les premiers vols commerciaux... enfin, j'ai énormément de respect pour ça.

[01:23:33] Mais probablement, je n'ai pas non plus peur, parce que je ne décolle jamais dans des conditions critiques. Donc en tandem, je ne décolle vraiment que dans des conditions où je sais à 100 % que ça va passer. Et là, je n'ai pas peur non plus de la thermique. Je n'ai plus peur de la thermique maintenant, parce que je sais comment redescendre.

[01:23:53] **Lucian Haas:** Maintenant, tu sais comment ça se passe. En quelque sorte, tu as toujours pu descendre en tournant.

[01:23:57] **Daniela Freutsmiedl:** Maintenant, je peux le faire.

[01:23:59] **Lucian Haas:** À quel point montres-tu tes capacités en vol "agro" pendant le vol en tandem ? Combien d'entre eux te disent : "Ouais, vas-y, fais-le" ?

[01:24:07] **Daniela Freutsmiedl:** Environ la moitié. Enfin, on ne peut pas faire de vol "agro" en tandem comme avec une aile agro de 14 mètres. Ça ne marche pas. Mais je leur demande toujours avant s'ils ont envie de faire des montagnes russes. Et la moitié a envie de faire des montagnes russes. Là, on fait des Wing-Over ou parfois un Sat ou une spirale. Et la plupart sont complètement "houuuuh" pendant le Wing-Over.

[01:24:31] Et ça me fait toujours plaisir quand quelqu'un dit oui, il veut le faire. Parce qu'ils ne peuvent faire que voler en ligne droite. Et là, tu es assis dans ton sac de siège et tu voles tout droit. C'est joli, mais ennuyeux sur la durée. Et ils voient simplement qu'avec un parapente, on peut faire d'autres choses. Alors, le vol en tandem classique avec moi, c'est le décollage, puis on prend un peu de thermique, on vole un peu autour de la montagne. Ensuite, je dirige avec le passager pour qu'il ressente un peu le feeling du parapente, juste les commandes de freinage, pour qu'il l'ait une fois. Et puis, s'il en a envie, un peu d'action. Mais il y a aussi juste le plaisir de profiter. Juste en profiter. Là, on vole tout droit et on profite.

[01:25:13] **Lucian Haas:** Et y a des jours où tu alternes au cours d'une journée entre l'Agro, donc avec ton propre aile, avec l'aile Agro ? Par exemple, tu pars à Kösten tôt le matin, tu te dis : je n'ai pas encore mon premier passager, il arrive à 13h. Je peux donc faire trois vols tôt le matin, puis je passe sur l'aile tandem, j'enchaîne trois tandems et à partir de 16h jusqu'à la fermeture, la fermeture de la ligne, je peux encore faire genre cinq vols ou quelque chose comme ça. Oui, bien sûr.

[01:25:42] **Daniela Freutsmiedl:** C'est justement le but recherché.

[01:25:44] **Lucian Haas:** Et à quel point est-ce facile pour toi de passer d'une aile à l'autre ? Parce que c'est une toute autre caractéristique de pilotage et une énorme surface ou alors 14 mètres carrés. C'est vraiment quelque chose de différent.

[01:25:57] **Daniela Freutsmiedl:** C'est étrangement facile. En fait, le retour du tandem vers l'aile agro est plus simple parce que je connais déjà l'aile agro, l'aile. Mais un tandem est aussi construit de façon très simple. Donc, le changement est vraiment étrangement facile. Ça ne me pose pas de problème.

[01:26:15] **Lucian Haas:** C'est évidemment l'idéal, quand tu peux aussi dire que c'est une journée où je peux gagner un peu d'argent tout en m'amusant à fond en même temps.

[01:26:23] **Daniela Freutsmiedl:** Oui, exactement. C'est souvent comme ça que je fais. Je me lève tôt, je regarde, à 11h il y a le premier tandem, je ne peux faire que deux vols avant. Je fais deux vols avant, puis un tandem, peut-être encore un entre les deux, encore des vols, puis peut-être encore un tandem. Mais c'est fatigant mentalement, parce qu'on doit constamment basculer entre « je dois m'occuper du passager », « je dois bien décoller », « je dois beaucoup parler », « me reconcentrer sur les manœuvres que je vais faire ». Donc c'est plutôt mentalement épuisant pour moi, parce qu'entre deux, je dois tellement parler avec le passager et ensuite me reconcentrer sur mes propres tâches. C'est plutôt difficile sur le plan mental.

[01:27:03] Mais ça fait aussi plaisir.

[01:27:07] **Lucian Haas:** C'est aussi le moment où la saison de compétition approche à nouveau.

[01:27:13] En même temps, ces dernières semaines, la météo n'était pas forcément la plus propice au vol, disons. Il a pas mal plu et, d'après ce que je sais, tu as aussi dû faire pas mal d'allers-retours pour trouver quelque chose de flyable, une fenêtre, et tout ça. À quel point est-ce que ça est agaçant pour un pilote d'agro, quand on sait qu'on ne peut pas vraiment s'entraîner alors qu'il y a une compétition qui approche ?

[01:27:33] **Daniela Freutsmiedl:** Selon le cas, donc si je sais déjà tout faire et que la compétition approche, ça va.

[01:27:40] Il y a parfois, quand il fait beau pendant des semaines et que je vois qu'il pleut un jour, je me dis : « Ah, enfin il pleut un jour, je peux faire ma déclaration d'impôts. » Alors, je fais toutes ces paperasses, tout l'administratif que je ne fais jamais, je fais tout d'un coup le jour où il pleut. L'employeur est content aussi, parce que bien sûr, je travaille plus quand il pleut. J'ai mes vacances d'été tout l'été. Ça veut dire... je suis relativement libre, mais maintenant, ces derniers jours, on a la première compétition, alors qu'on avait annulé à cause de la météo.

[01:28:15] **Lucian Haas:** C'était à Brienz en Suisse, non ?

[01:28:17] **Daniela Freutsmiedl:** Exactement. Et au début, ça m'énervait tellement parce que pour cette manœuvre précise, ça passe, mais ce n'est pas encore à 100 % mental, comme je l'entendais avant. Quoi

[01:28:30] **Lucian Haas:** c'est ton mouvement clé en ce moment, quand tu dis que ce n'est pas encore tout à fait acquis mentalement ?

[01:28:36] **Daniela Freutsmiedl:** Ce Opposite Mag Twist.

[01:28:40] Alors, je fais vraiment des manœuvres difficiles dans mes Rands, qui sont beaucoup plus exigeantes, mais elles me réussissent plus facilement que cette petite manœuvre bidon. C'est juste que tout le monde a ses faiblesses et c'est la mienne. Et comme ce n'est pas encore acquis à 100 % mentalement, je me suis dit que s'il faisait beau pendant une semaine, ce serait bon, que je réussirais, que je ferais mes 30 Rands et que ça irait. Mais là, tu regardes, il fait mauvais, il refait mauvais. Pourtant, intérieurement, je suis contente quand je me dis que je peux le faire, que je peux le faire, que je vais pouvoir rentrer. Ma Miezi, elle aussi, est contente quand je ne suis pas dehors toute la journée. Ça s'équilibre. Mais maintenant, il peut bien refaire beau.

[01:29:27] **Lucian Haas:** Tu as 36 ans maintenant et, d'après ce que je vois, il y a toute une série d'Agro-Pilotes qui, à peu près à cet âge, ont fini par abandonner le vol en Coupe du Monde à un moment donné. Même des gens très bons et tout ça. À partir de quand est-on trop vieux pour l'Agro ?

[01:29:46] **Daniela Freutsmiedl:** Je pense qu'il y a bien un âge où on devient trop vieux. Enfin, si j'ai 90 ans, mon cerveau ne sera probablement plus aussi rapide qu'aujourd'hui. Mais il y a des gens qui sont pour moi des modèles. Ce sont Micha et Manu. C'est un couple. Ils ont un peu plus de 50 ans. Ils viennent de commencer l'Agro-Pilote. Enfin, pas tout de suite, ils ont commencé il y a quelques années.

[01:30:23] Micha a fini son travail. Il est maintenant à la retraite et il est libre. Il a commencé avec Agro-Piloten et il vole vraiment bien. Et sa femme, Manu, elles ont un enfant adulte, qui a plus de 30 ans. Et on se dit, c'est cool, si je peux y arriver. Alors, on devient simplement plus lent avec l'âge, je pense. Mais pour moi, ces deux-là ne sont pas vieux. Dans la tête, dans l'esprit, ils sont tout simplement jeunes. Et tant qu'on est jeune d'esprit et physiquement actif, il n'y a pas de limite directe. On a un cercle d'amis qui n'ont plus 20 ans. Ils commencent Agro-Piloten, et ils le font vraiment bien, même.

[01:31:11] Alors, pour moi, il n'y a pas de... Bien sûr, je pense que ça devient plus difficile avec l'âge. Apprendre quelque chose de nouveau, tout simplement. Je le remarque déjà moi-même. Mais je ne pense pas qu'il y ait de restriction directe. Si ton esprit et ton corps le peuvent et le veulent, alors pourquoi pas ?

[01:31:31] **Lucian Haas:** Est-ce que ce serait un rêve pour toi, à 50 ans, de repartir avec Sigi, ou comment on dit encore, de continuer à voler en synchro ?

[01:31:40] **Daniela Freutsmiedl:** J'espère qu'on le fera, je pense.

[01:31:45] Alors, je ne peux pas imaginer ce qu'il faudrait pour que j'arrête de faire de l'agro-vol. Peut-être que ça deviendrait ennuyeux à un moment donné. Peut-être qu'on aura tout vu. Peut-être que je ne commencerai que le vol de cross-country. Je ne sais pas.

[01:31:58] **Lucian Haas:** Il y a aussi certains Agro-Fliegers qui finissent par se reconvertir et qui sont ensuite très performants en Streckenfliegen, parce qu'avec leurs compétences en Agro, ils sont tout de même dans les bonnes conditions,

[01:32:09] **Daniela Freutsmiedl:** où ils

[01:32:09] **Lucian Haas:** se persévérer là où les autres commencent déjà à avoir des difficultés et se disent : non, non, non, je vais passer à travers ça à toute vitesse, je vais juste aller plus loin.

[01:32:17] Si tu es ambitieux, ce serait peut-être aussi une option.

[01:32:21] **Daniela Freutsmiedl:** Il y a aussi des compétitions de vol de distance, j'ai entendu dire. Exactement. C'est peut-être quelque chose, oui.

[01:32:27] **Lucian Haas:** Mais tu n'as pas encore fait ça. Pas pour l'instant.

[01:32:29] **Daniela Freutsmiedl:** Non, pas encore. J'ai une aile de distance, mais je ne la pratique que quelques fois par an, je traîne un peu avec. C'est sympa, mais ça ne me donne pas encore ce que me donne l'Agrofliegen. Mais peut-être que ça viendra un jour. C'est aussi un beau sport. Mais pour l'instant, l'Agrofliegen m'attire tout simplement plus que le vol de distance.

[01:32:50] **Lucian Haas:** Alors, Dani, je te souhaite beaucoup de succès pour la suite en agrovole, pour que tu atteignes peut-être cet objectif de frôler le haut du panier chez les hommes, de te mêler à eux et de grimper jusqu'à l'AWT un jour, pour ensuite peut-être ne pas voler avec eux, enfin je veux dire, j'aurais pu le faire, donc pas non plus. Exactement. Je te souhaite de pouvoir fêter ce succès. Merci d'avoir raconté ton histoire. J'ai pris beaucoup de plaisir à t'écouter et je pense que beaucoup d'autres auditeurs aussi, parce qu'ils ont pu avoir un petit aperçu de l'univers mental d'un agrovoleur mathématiquement doué mais autrement sans talent. Exactement. C'est ce que tu as dit. Je ne fais que te citer jusqu'à ce qu'ils le comprennent. J'ai aussi pris beaucoup de plaisir. Merci beaucoup.

[01:33:33] **Daniela Freutsmiedl:** Merci à toi aussi.

[01:33:39] **Lucian Haas:** C'était le Miedel de Daniela Freud. Si tu as aimé l'épisode et que tu veux entendre encore plus d'histoires intéressantes issues de l'univers du parapente, alors deviens un contributeur de Podz-Glīdz et du

Gleitschirm-Blog Lu-Glitz. Sur www.Lu-Glitz.blogspot.com, il y a la page Fördern. Tu y trouveras toutes les infos et les liens nécessaires pour me donner un coup de main financièrement. En tant que journaliste indépendant, je consacre beaucoup de temps, de travail et aussi des frais à ces projets, et pour pouvoir continuer à le faire de manière aussi professionnelle, sans publicité et de façon indépendante, j'ai besoin de ton soutien. Le montant que tu donnes en tant que contributeur est totalement libre. Si tu hésites et que tu as besoin d'une idée, ma suggestion non contraignante est de 60 euros par an.

[01:34:29] Merci à tous les contributeurs. À bientôt. Prenez soin de vous et profitez de la liberté. Ciao. Votre Lucian.