

Matterhorn

Podz-Glidz 171 — Tim Fritz

Published	2025-10-10
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-171-matterhorn-tim
Duration	00:58:29
Speakers	Lucian Haas, Tim Fritz
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0171-matterhorn-tim-fritz.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	7 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	17
Show notes	17
Transcript	17
Français	31
Show notes	31
Transcript	31

Deutsch

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

Show notes

Tim Fritz hat sich einen Traum erfüllt und ist vom Gipfel des Matterhorns mit dem Gleitschirm geflogen.

Das Matterhorn kann man wohl zurecht als Ikone der Berge der Alpen bezeichnen. Seine pyramidenförmige Spitze ist weltbekannt. Wenn man die steilen Felsflanken vor Augen hat, würde man nicht unbedingt auf die Idee kommen, dort mit dem Gleitschirm starten zu wollen. Aber es gibt Menschen, die genau davon träumen. Und es gibt solche, die diesen Traum sogar realisieren.

Darf ich vorstellen: Tim Fritz. Der 37-jährige aus Todtnau im Schwarzwald ist Anfang September 2025 erst solo in einem Zug auf das Matterhorn geklettert. Dort hat er sich dann von einem kleinen Schneefeld knapp unter dem Gipfel mit seinem Single-Skin-Schirm in die Lüfte geschwungen. Viele Stunden Aufstieg standen am Ende zehn Minuten Abflug gegenüber.

In dieser Folge 171 von Podz-Glitz erzählt Tim Fritz von diesem und weiteren Abenteuern rund ums Hike and Fly, Climb and Fly, Bike and Fly und Ski and Fly. Zum Beispiel einer Reise vom tiefsten zum höchsten Punkt Europas, bei der er es schaffte, letztendlich kein einziges Mal in die Luft zu kommen.

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: By Myself | Künstler: The Grey Room

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=iaQ73X5cxsY>

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 Tim Fritz

- Tim Fritz' Bergschule Bergwärts: <https://xn--bergwrts-4za.com/>
- Tim Fritz auf Instagram: https://www.instagram.com/_timfritz_/
- Video vom Abflug am Matterhorn: https://www.instagram.com/_timfritz_/reel/DOWOzZciC8u/

Transcript

[00:00:03] **Tim Fritz:** So das Schönste, was mir der Gleitschirm gibt, jetzt auch im Winter versuche oder immer besser verstehe, dass der Gleitschirm einfach ein Fortbewegungsmittel in den Bergen sein kann. Er kann mir zum Beispiel einen Talsprung ermöglichen, ohne dass ich unten durch das Tal durch muss, wenn ich bei einer Frühlings -Ski -Tour am Schneeeende ankomme und auf die andere Talseite will. Dann packe ich den Gleitschirm aus und fliege da rüber. Oder ich nehme ihn als Pure -Mans -Heli und versuche die Thermik zu nutzen, um irgendwo weiter hinzukommen, wo ich sonst mit Fällern aufsteigen muss oder andere Leute einen Hubschrauber dafür brauchen. Deshalb ist er immer, immer mehr auch im Rucksack beim Skitouren gehen. Und da sind natürlich die kleinen, leichten Schirme auch wieder super, weil man die fast nicht spürt, wenn man sie mit dabei hat.

[00:01:02] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast.

[00:01:05] **Tim Fritz:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:01:09] **Lucian Haas:** Heute mit Tim Fritz. Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:17] Das Matterhorn kann man wohl zu Recht als Ikone der Berge der Alpen bezeichnen. Seine pyramidenförmige Spitze ist weltbekannt. Wenn man die steilen Felsflanken vor Augen hat, würde man nicht unbedingt auf die Idee kommen, dort mit dem Gleitschirm starten zu wollen. Aber es gibt Menschen, die genau davon träumen. Und es gibt solche, die diesen Traum sogar realisieren. Darf ich vorstellen? Tim Fritz. Der 37 -Jährige aus Tottnau im Schwarzwald ist Anfang September 2025 erst solo in einem Zug auf das Matterhorn geklettert. Dort hat er sich dann von einem kleinen Schneefeld knapp unter dem Gipfel mit seinem Single -Skin -Schirm in die Lüfte geschwungen.

[00:02:03] Viele Stunden Aufstieg standen am Ende zehn Minuten Abflug gegenüber. In dieser Folge 171 von Podz-Glidz erzählt Tim Fritz von diesem und weiteren Abenteuern. Rund ums Hike and Fly, Climb and Fly, Bike and Fly und Ski and Fly. Zum Beispiel einer Reise vom tiefsten zum höchsten Punkt Europas, bei der er es allerdings schaffte, letztendlich kein einziges Mal in die Luft zu kommen.

[00:02:32] Solche Stories kann ich dir in Podz-Glidz übrigens nur präsentieren, weil es einige Förderer gibt, die meine Arbeit an dem Podcast finden. Sie können mich finanziell unterstützen. Sei auch du mit dabei. Alle nötigen Infos dazu findest du im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:52] Tim, wie lange hast du davon geträumt, einmal vom Matterhorn zu fliegen?

[00:02:57] **Tim Fritz:** Also die Idee hatte ich ungefähr vor sechs Jahren.

[00:03:03] Und seitdem schwirrte das immer im Hinterkopf mit und ich habe immer das Wetter gecheckt. Und so lange hat es jetzt gedauert. Ja.

[00:03:15] **Lucian Haas:** Warum war das überhaupt ein Traum von dir und warum gerade das Matterhorn?

[00:03:20] **Tim Fritz:** Wir waren früher schon immer viel im Wallis, um für Skirennen zu trainieren oder mit Oma und Opa im Urlaub.

[00:03:28] Und wahrscheinlich wir alle wissen, das Matterhorn ist so der bekannteste Berg, den man so kennt und den schaut man einfach an. Und als Berggänger oder Alpinist würde man da schon auch gerne mal oben gestanden sein. Natürlich ist da viel los an dem Berg und um die ganzen schönen Mythen sind natürlich auch die Geschichten, dass da sehr viel los ist. Aber trotzdem wären wir gerne mal oben gewesen und ich war einmal schon mit 14 oben mit einem Skilehrer von uns. Und dann kamen in letzter Zeit immer mehr Fliegen dazu und da habe ich gedacht, das wäre doch schön, wenn man das mal noch verbinden könnte. Und dann hat es jetzt geklappt.

[00:04:12] **Lucian Haas:** Wusstest du denn, dass man oben vom Gipfelgrat starten kann?

[00:04:16] **Tim Fritz:** Ich hatte in Erinnerung vom ersten Mal, als ich oben war, aber das ist schon sehr lange her, dass es schon jetzt nicht überall senkrecht runter geht. Das wusste ich. Und mittlerweile kann man ja über Videoaufnahmen von der RZMAT und Google Maps und Fotos und alles schon nochmal genau nachschauen. Aber tatsächlich 100 prozentig sicher oder 99 prozentig sicher konnte ich mir erst sein, als ich oben war und gesehen habe, okay, der Schirm passt dahin und der Schnee liegt auch so, dass das funktioniert. Also die Idee war da. Ich habe mir schon gedacht, dass

es funktionieren könnte, aber erst als ich oben war, war ich mir dann sicher, dass es geht.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Das heißt, du warst mit 14 einmal oben? Genau. Und jetzt das zweite Mal? Ja. Wie alt bist du jetzt? 37. Okay, also ganz schön lange Zeit. Nur hast du geplant, ich will dort runterfliegen. Stell mir das so vor. Hast aber nicht vorher bis nochmal hochgegangen, um zu gucken, um zu sagen, das geht auch wirklich.

[00:05:18] **Tim Fritz:** Also die letzten Jahre war es immer so, dass ich so den Moment verpasst hätte. Also man sagt schon, es wäre gut, wenn man im Herbst gehen würde. Es sollte aber noch nicht so viel Schnee haben. Es sollte auch nicht so viel los sein am Berg. Es sollte ein ziemlich ruhiger Tag sein, also so thermische Hochzeiten im Sommer. Das würde man lieber vermeiden, auch wegen dem Landen unten im Tal. Dann habe ich gedacht, dieses Jahr. Dann nehme ich mir zwei Wochen Zeit. Da fahre ich nach Zermatt und dann baue ich das alles sukzessive schön auf. Da habe ich gedacht, gehe ich einmal hoch, schaue es mir an, nehme den Schirm nicht mit, gehe wieder runter, gehe vielleicht nochmal hoch. Und wie es dann so war, kam ich dann am Anfang von diesen zwei Wochen dahin. Es hatte schon 40 cm Neuschnee. Die Matterhorn -Saison war eigentlich schon vorbei.

[00:06:04] Das haben mir die einheimischen Bergführer dann auch gesagt. Und dann habe ich gedacht, okay, ich schaue es mir mal an. Ich gehe mal hoch, aber in den nächsten Tagen ist das Wetter jetzt nicht so gut und es soll wieder anfangen zu schneien. Ich gehe jetzt mal hoch, aber ich nehme den Gleitschirm schon mal mit. Nicht, dass ich nachher da oben stehe und dann super Bedingungen hätte und ich denke, ach, jetzt habe ich den Gleitschirm vergessen. Und so kam es dann, dass es dann tatsächlich erst das zweite Mal war, dass ich da oben war und es dann gleich funktioniert hat.

[00:06:34] **Lucian Haas:** An dem Tag, an dem du dort geflogen bist, war das aber trotzdem am Aufstieg, wo du eigentlich nicht damit gerechnet hattest, dass du fliegen könntest? Also war das so ein, ich probiere mal und ich nehme ihn mal mit, falls sich die Gelegenheit bietet, aber eigentlich war der Tag nicht der Tag, wo du sagst, heute ist es?

[00:06:51] **Tim Fritz:** Die Windvorhersage war 30er Böen und 20er Grundwind aus West auf 4400 Meter. Das wäre viel zu stark gewesen und die falsche Windrichtung. Ich habe mir aber ja vorgenommen, ich gehe vorher einmal hoch und schaue es mir mal an. Deswegen hatte ich im gesamten Aufstieg, nicht wirklich so richtig die Hoffnung, dass es oben geht. Ich habe aber schon gemerkt, eigentlich hat es gar keinen Wind im Aufstieg. Also aus keiner Richtung, so aus der Nordflanke hat es so ein bisschen hochgezogen, aber das war nicht schlimm. Und kurz vorm Gipfel kam mir dann Allgäuer Bergführer entgegen und dann habe ich ihm gesagt, und dann hat er gesagt, es ist nicht mehr weit, es ist super schön oben. Dann habe ich gesagt, wie ist es oben? Hat es viel Wind? Er hat gesagt, es hat überhaupt keinen Wind.

[00:07:36] Dann habe ich gedacht, cool, aber überhaupt keinen Wind. Ist jetzt auch nicht so gut, weil man gerne nicht vorwärts starten würde auf so einem Berg. Aber besser als zu viel. Und dann spießte so ein kleiner Funken Hoffnung schon, dass es vielleicht doch klappen könnte.

[00:07:54] **Lucian Haas:** Und dann hat es auch geklappt?

[00:07:56] **Tim Fritz:** Dann hat es geklappt. Es hatte null Wind am Gipfel. Das heißt, du musstest vorwärts starten? Ich musste vorwärts starten, keine Chance rückwärts zu starten. Also ich wäre viel, viel lieber rückwärts gestartet. Ich wäre auch lieber Richtung Norden gestartet.

[00:08:14] Aber man brauchte den Gipfelgrad, um diese drei, vier Anlaufschritte vorwärts hinzubekommen.

[00:08:24] **Lucian Haas:** Hättest du da überhaupt

[00:08:26] **Tim Fritz:** abbrechen können? Ja, ich hatte mir vorgenommen, ich mache drei Schritte. Und wenn ich dann den Ski am sehe und spüre und merke, dass er da ist über mir, dann beschleunige ich weiter. Wenn das nicht gewesen wäre, hätte man schon noch stehen bleiben können. Aber natürlich auf sehr, sehr schmalem Grad und stolpern braucht man in so einer Situation nicht.

[00:08:51] **Lucian Haas:** Geht dir da die Düse als erfahrener Alpinist? Oder ist das etwas, wo man dann so konzentriert ist, dass man das einfach so durchzieht?

[00:09:00] **Tim Fritz:** Vorher ist man nervös. Aber wenn man sich dafür entscheidet, wie in allen anderen Sportarten auch, dann ist man da so im Flow und ist so konzentriert, dass man dann das macht, was man zu tun hat. Ich habe es

dann hinterher den Start auch analysiert und mal angeschaut. Und er kommt auf der rechten Seite ein bisschen schlechter hoch als auf der linken Seite. Es gibt trotzdem dann mit der rechten Hand nochmal einen Bremsimpuls. Das hat nicht bewusst stattgefunden. Also ich habe nicht gedacht, der Schirm kommt auf der rechten Seite ein bisschen schlecht hoch und dann lauf mal ein bisschen nach rechts, gib links ein bisschen Bremse, sondern das passiert dann alles automatisch.

[00:09:44] **Lucian Haas:** Jetzt erzähl mal, was nutzt du eigentlich für eine Ausrüstung dafür? Das fragen sich jetzt wahrscheinlich viele, die denken, wie kann man da oben am Matterhorn mit drei Schritten starten?

[00:09:51] **Tim Fritz:** Es war tatsächlich so, dass die Ausrüstung, die ich dabei hatte, nicht meine präferierte Bergausrüstung ist, aber dafür sehr gut funktioniert hat. Also ich hatte ein strapless -Gurtzeug, also ein kleines Bergsteiger -Gurtzeug. Und der Schirm war der aktuelle Pace von Skywalk, der leichteste Zertifizierte Schirm, den es gerade gibt. So ein Single -Skin. Genau. Natürlich zum Hochlaufen super. Also es gibt nichts angenehmeres, als da ein Kilo im Rucksack zu haben als Option. Und wenn man wieder runterlaufen müsste, dann macht das Kilo auch nichts aus. Dafür ist es super. Jetzt sind aber die Single -Skins, also die sind eigentlich einfach zu starten, auf einer Wiese, wenn es Wind hat.

[00:10:37] Aber weil man die nicht so schön hinlegen kann und die legen sich so auf das Untersiegel, wenn sie Wind bekommen und man sie wieder hinlegt, dann verhängen sich die Leinen gern im Geröll oder in den spitzen Steinen, vor allem im Wallis mit dem Schiefer.

[00:10:55] Also ich habe noch einen P3, den hätte ich eigentlich lieber dabei gehabt, der wäre solider gewesen, der wäre sicher auch schöner gewesen, zum Hinlegen und sauberer gestartet. Aber der war im Check.

[00:11:09] Genau. Somit hatte ich jetzt eine ganz leichte Ausrüstung, das war super. Mit einem anderen Schirm wäre es aber sicher einfacher gewesen zu starten.

[00:11:19] **Lucian Haas:** Matterhorn, weit über 4000 Meter hoch. Wie hast du dich darauf vorbereitet? Weil du kommst ja jetzt nicht aus dem Wallis, sondern du kommst aus dem Schwarzwald, da gibt es nicht so hohe Berge.

[00:11:30] **Tim Fritz:** Ja, also ich bin viel im Berner Oberland unterwegs. Das ist von uns nur eineinhalb, ein Dreiviertelstunden hinzufahren. Ich bin auch viel im Wallis. Chamonix ist auch nicht so weit. Das ist so ein bisschen der Vorteil vom Schwarzwald. Man kann hier in den gemäßigten Hügeln wohnen und hat es nicht weit in die hohen Berge. Ich bin aber beruflich sowohl im Winter als auch im Sommer auch viel in den Alpen unterwegs. Also die Höhe mehr oder weniger gewohnt. Wir waren dieses Jahr auch schon auf ein paar anderen Viertausenden vorher. Also die Höhe, das ging gut. Klettern kann man auch bei uns üben. Jetzt nicht sechs Stunden lang, aber man kann sechs Stunden lang klettern gehen an verschiedenen Routen. Dann geht es auch hier hinter dem Haus.

[00:12:17] Und das Wichtigste für die Unternehmung war starten und landen. Und das kann man ja überall üben, wo man kurz zehn Sekunden fliegt. Sei das am 300 Höhenmeter Berg bei uns oder am Übungshang oder beim Tandemfliegen. Das war so die Vorbereitung.

[00:12:35] **Lucian Haas:** Aber macht das nicht schon einen Unterschied, ob man auf, keine Ahnung, im Schwarzwald 700, 800 Meter Höhe startet oder auf über 4000 Meter? Also die Luft ist schon deutlich dünner. Merkt man sowas da dann schon beim Start auch mit so einem Single Skin?

[00:12:49] **Tim Fritz:** Tatsächlich habe ich mir darüber auch schon öfter Gedanken gemacht. Hab gedacht, naja gut, der Luftdruck ist weniger.

[00:12:58] Fühlt sich der Schirm dann langsamer? Fühlt er sich schneller? Sinkt er mehr? Sinkt er weniger? Ich glaube, wenn man das auf 8000 Metern tut. Vor kurzem hatten wir ein Meeting und da war der David Göttler dabei. Der ist ja am Langgapp -Harbert gestartet. Da ist es tatsächlich so. Da braucht der Schirm viel, viel mehr Schritte, um dann, wenn man ihn vorwärts starten würde, dann auch starten zu können. Aber am Matterhorn oder auch am Mont Blanc hatte ich jetzt nicht das Gefühl, dass das große Auswirkungen hat. Sobald man Wind hat, sowieso nicht mehr, weil man dann den Wind nutzt, um den Schirm zu starten. Und auch jetzt, wie er da weggetaucht ist am Matterhorn und weggefliegen ist, fand ich jetzt, das war relativ ähnlich wie hier bei uns, nicht am Matterhorn, sondern am Hasenhorn in Tottenham.

[00:13:47] **Lucian Haas:** Auch ein Horn. Genau. Du hast gerade Mont Blanc gesagt. Das heißt, das Matterhorn ist jetzt nicht der erste Viertausender, von dem du geflogen bist.

[00:13:56] **Tim Fritz:** Nicht der erste Viertausender, ja.

[00:13:59] Mein Opa und die älteren Bergführer, die sagen immer, wenn man mit dem Schirm runterfliegt, dann ist es ja eigentlich so ein bisschen gecheatet, ein bisschen beschissen, weil man spart sich ja die Hälfte. Und wie man auch weiß, die gefährlichere Hälfte oder die anstrengendere Hälfte auf jeden Fall, bin ich absolut d'accord mit der Meinung.

[00:14:23] Es ist viel angenehmer für die Knie, für die Hüfte, für die Gelenke, für die Zeit. Man ist nach zehn Minuten wieder unten und kann sich unten ausruhen.

[00:14:32] Ich finde aber, die mentale Anstrengung im Aufstieg ist sehr viel größer, als wenn man keinen Schirm dabei hat, weil man das auch immer noch im Hinterkopf hat. Das kennt jeder, der auch kleinere Hike in Fleiß macht. Man denkt immer, passt der Wind oben? Ist er nicht zu stark? Bin ich zum richtigen Zeitpunkt oben? Und bei sowas Großem ist es natürlich noch viel, viel mehr, dass man da sehr viele Ressourcen im Kopf schon verschwendet und das dann auch anstrengend macht.

[00:14:58] **Lucian Haas:** Ist das wirklich so?

[00:15:01] Glaubst du, dass es wirklich so viele Ressourcen sind im Kopf mit diesen Gedanken, die dann kreisen, ob man oben starten kann, dass das wirklich eine zusätzliche spürbare Belastung darstellt?

[00:15:13] **Tim Fritz:** Bei mir schon. Ich weiß nicht, wie das bei anderen ist, aber bei mir auf jeden Fall. Es ist sehr viel darüber nachdenken, sehr viel zwischendurch dann auch wieder das Wetter checken und schauen, wird der Wind stärker? Wie sind die Messwerte im Tal?

[00:15:31] Dann wieder das Burn -Hair anmachen und wieder schauen, wie verändert sich da der Wind? Also man ist schon sehr viel damit beschäftigt, zu schauen, ob der Flug dann funktioniert oder nicht. Natürlich, wenn die Bedingungen super stabil sind und alles passt, dann viel, viel weniger. Was ist denn für dich so das Besondere von so hohen Bergen zu fliegen?

[00:15:52] Also ja, das Besondere ist, ich mag gerne hochgehen. Und wenn ich runterfliegen kann, ist es für mich ein sehr, sehr großes Sicherheitsplus. Ich habe nicht die alpinen Gefahren, wie tageszeitliche Erwärmung, Steinschlag,

[00:16:13] nochmal die gleiche Zeit oft im Abstieg am Berg zu verbringen, sondern ich bin im Optimalfall. Am Mont Blanc fliegt man ein bisschen länger. Da ist der Gleitflug mit dem 16er Schirm fast eine Viertelstunde. Am Matterhorn war es ein bisschen kürzer. Aber sagen wir mal, nach zehn Minuten, wieder unten und bin eigentlich aus der Gefahr raus. Plus, ich habe noch einen schönen Flug erlebt und kann mir den Berg auch, kann ich eine 180 Grad Kurve drehen und mir das nochmal anschauen, was da jetzt in den letzten Stunden passiert ist. Das macht es aus. Also das Sicherheitsplus ist sicher ganz, ganz vorne. Und auch einfach das schöne Erlebnis, von so einem Berg starten zu dürfen, muss man ja sagen.

[00:16:59] Die Berge lassen es nur zu. Wir können da wenig ausüben.

[00:17:06] **Lucian Haas:** Jetzt sagst du Sicherheitsplus, aber dieses Plus ist ja nur gegeben, wenn ich wirklich im Grunde ideale Startbedingungen oben habe.

[00:17:13] **Tim Fritz:** Genau. Deshalb, das lernt man ja schon in der Flugschule. Wenn man am Startplatz ist, wird entschieden. Und der Schirm ist immer nur eine Option, eine zusätzliche Option. Und da ist es natürlich wichtig, vor allem bei den hohen Bergen zu sagen, es gibt Plan A ist Fliegen, aber Plan B, Plan C, Plan D ist runterlaufen, abseilen. Also auch am Matterhorn, ich hatte 60 Meter Seil dabei, um mich abzuseilen. Ich habe das Seil kein einziges Mal gebraucht, weil beim Aufstieg braucht man es nicht und beim Runterfliegen auch nicht. Das heißt, ich habe es eigentlich umsonst mit hochgetragen. Aber es hätte natürlich auch sein können, dass man wieder runter muss und dann muss alles mit dabei sein. Das heißt, den Schirm immer nur als Option mit dabei haben und dann sagen, wenn es nicht zum Fliegen geht, hat man noch genug Zeit, um wieder runter zu gehen.

[00:18:03] Am Mont Blanc war es ein bisschen anders. Da wurde der Wind erst um 3 Uhr gut. Und wenn man um 3 Uhr noch am Gipfel ist, dann muss man sich ganz schön beeilen, wenn man nicht fliegen kann, dass man wieder runterkommt. Da ist aber noch das Valois -Bivouac zwischendrin, in dem man dann sagen könnte, da kann man dann noch eine Nacht schlafen. Oder man läuft über die 3 -Gipfel -Route zur Aguille du Midi. Das wäre auch gegangen. Also diese Optionen immer im Hinterkopf haben und nicht nur auf das Fliegen setzen.

[00:18:33] **Lucian Haas:** Wie lange hast du für den Aufstieg zum Matterhorn gebraucht? Du hast gesagt, Abflug war jetzt 10 Minuten.

[00:18:39] **Tim Fritz:** Aufstieg war? Also ich bin von Tesch gestartet. Also wer schon mal in Zermatt war, man fährt mit dem Auto durch das Matternal und dann kommt man nach Tesch und da fängt dann der Zug an. Weiter kann man mit dem Auto nicht fahren. Da habe ich auf dem Campingplatz geschlafen. Bin da um halb 3 Uhr gestartet. Nachts? Nachts, ja genau. Bin bis Zermatt mit dem E -Bike und dann zu Fuß hoch und war um halb 11 am Gipfel. Also halb 4, halb 5, halb 6, halb 7, halb 8, halb 9, halb 10, halb 11. 7 Stunden. Und dann noch ein bisschen Zeit am Gipfel. Eine halbe Stunde. Also nach 7,5 Stunden war ich dann in der Luft. Das ist weit, weit, weit davon entfernt,

[00:19:26] wie die schnellsten Leute da hochlaufen. Also der aktuelle Rekord bei Zermatt, Matterhorn Gipfel und wieder zurück ist irgendwie bei 4 Stunden 40. Hin und zurück? Hin und zurück, ja.

[00:19:37] **Lucian Haas:** Okay, du bist jetzt 7 Stunden hin gewissermaßen. Genau. Hättest absteigen müssen. Ja. Wären das auch

[00:19:43] **Tim Fritz:** nochmal 7 Stunden oder geht das dann schneller? Nee, es geht ein bisschen schneller. Also wenn die Bedingungen passen und das hätten sie an dem Tag, das war ein wunderschöner Herbsttag, also besser hätte man ihn nicht malen können, dann wäre man danach. Also das ist dann auch weniger Weg, bis man dann wieder unten an der Hörnlihütte ist, als von Tesch unten hoch. Also da ist man dann nach 2,5 Stunden. Nach 3 Stunden ist man wieder an der Hütte. Wenn man es gemütlich macht, kann man natürlich auch viel schneller, ja.

[00:20:06] **Lucian Haas:** Wie häufig ist es dir schon passiert, dass du solche wirklich hohen Berge bestiegen hast mit Schirm, wo du dann wirklich oben entscheiden musstest, nein, ich steige doch lieber ab, ich kann nicht fliegen, ich will nicht fliegen?

[00:20:23] **Tim Fritz:** Tatsächlich gar nicht so oft, weil die Wettervorhersagen schon gut sind. Früher war das vielleicht anders, aber mittlerweile kann man sich da schon gut drauf verlassen. Bei meinem allerersten Versuch am Mont Blanc, da habe ich tatsächlich ein komplettes normales Setup, also ein Epsilon 4 oder Epsilon 5 mit 26 Quadratmetern und ein normales Sitzgurtzeug. Ich glaube, jetzt waren es Success und eine schwere Rettung auf dem Mont Blanc hochgetragen, aber da war ich auch noch jünger. 16 Kilo, 18

[00:20:56] **Lucian Haas:** Kilo, was hattest du dabei?

[00:20:57] **Tim Fritz:** Ja, so viel waren es nicht, also 15 insgesamt waren es auf jeden Fall. Also wahrscheinlich fast 15 mal so viel als jetzt am Matterhorn und da hat es uns oben vom Gipfel geblasen, also wir konnten fast nicht stehen und dann habe ich es wieder runtergetragen. Genau, der Benni, der dabei war, der hatte keinen Schirm dabei, der war dann beim Abstieg happy.

[00:21:20] **Lucian Haas:** Dass er einen Partner dabei hatte, der mit ihm runtergeht.

[00:21:23] **Tim Fritz:** Genau, zum einen, dass er einen Partner dabei hatte, der jetzt doch nicht weggefliegen ist, sondern mit ihm runtergeht und dass er keinen Schirm runtertragen muss. Genau, das war am Mont Blanc.

[00:21:32] Wie

[00:21:33] **Lucian Haas:** viel hast du da geflucht beim Abstieg? Wenn man jetzt sagt, kacke, jetzt habe ich 16 oder 15 Kilo da hochgeschleppt, um da irgendwie als stolzer Gladiator abgleiten zu können und jetzt muss ich das auch alles wieder runterschleppen.

[00:21:48] **Tim Fritz:** Im ersten Moment war ich schon enttäuscht, im zweiten Moment musste ich mir eingestehen, dass es eigentlich von unten weg schon klar war, dass man den Schirm einfach hätte unten lassen können, weil die Windvorhersage schon so war, dass es stark war. Jetzt war der Flug aber nur ein Teil von einer größeren Reise. Da war ich zwei Wochen mit dem Fahrrad unterwegs und das Endziel war der Mont Blanc. Deswegen hat die Unternehmung trotzdem geklappt. Nur das i-Tüpfelchen mit dem Schirm hat nicht geklappt. Deshalb war ich doch froher gestimmt darum, dass die gesamte Unternehmung geklappt hat, als dass der Flug dann nicht funktioniert hat und beim Runtergehen war der Rucksack zwar schwer, aber nicht mehr so schwer wie beim Hochlaufen.

[00:22:32] **Lucian Haas:** Wenn ich das jetzt richtig nachvollziehen kann, du sagst ein Projekt, du hast ja mal so ein, ich nehme an, das ist diese Reise, du hast mal sowas gemacht, dass du gesagt hast, ich will vom tiefsten Punkt Europas zum höchsten Punkt Europas kommen. War das das?

[00:22:44] **Tim Fritz:** Genau, das war das, ja. Wo ist der tiefste Punkt Europas? Der ist in Nievekerk an der Eisel, wenn ich das richtig ausspreche. Ich hoffe, die niederländischen Zuhörer verzeihen mir, wenn ich es falsch ausgesprochen habe. Und er ist minus 12 Meter unter dem Meer, genau da oben, nördlich von Amsterdam. Das

[00:23:03] **Lucian Haas:** heißt, du bist vom Schwarzwald mit der Bahn bis Nievekerk oder wie auch immer sich das ausspricht, gefahren mit deinem Fahrrad, immer den Schirm hinten mit drauf und bist dann die ganzen Reihen und sonst was hochgefahren, bis dann letzten Endes in Frankreich anzukommen.

[00:23:17] **Tim Fritz:** Damals hat mich dankenswerterweise meine Mama hochgefahren und dann bin ich da oben gestartet mit einem Anhänger am Rad, mit Skiern drauf und Skischuh waren mit dabei und Seil und die ganze Bergausrüstung und der Gleitschirm. Wie haben die Holländer geguckt, wenn da einer mit... Die waren immer ganz interessiert, das war witzig. Aber ich glaube, man kam mehr mit den Leuten ins Gespräch aufgrund dieses Anhängers, als wenn man keinen Anhänger dabei gehabt hätte. Deswegen war das, das war immer super nett. Also da in Holland und dann in Belgien, da kamen dann auf einmal die Ardennen, wo ich gedacht habe, wo kommt jetzt dieses steile Mittelgebirge her? Das war dann auch ziemlich anstrengend. Genau, ja.

[00:23:59] **Lucian Haas:** Bist du denn auf dieser Strecke irgendwo dann zwischendurch auch mal geflogen? Nee, tatsächlich kein einziges Mal. Das heißt, du warst zwei Wochen unterwegs, ein Anhänger dabei, mit Skiern und allem möglichen und 15 Kilo Flugausrüstung, um dann von Holland bis zum Mont Blanc zu fahren, auf dem Mont Blanc raufzulaufen, um dann wieder den Schirm wieder runterzuschleppen.

[00:24:21] **Tim Fritz:** Oder auch nicht zu fliegen, ja. Also das war auch meine erste Radreise, meine erste Unternehmung auf dem Viertausender mit einem Gleitschirm und und und.

[00:24:32] Also es war rundum, hat es funktioniert, aber das mit dem Gleitschirm, das hätte man sich wirklich sparen können.

[00:24:40] **Lucian Haas:** Welche Lehren hast du daraus gezogen?

[00:24:44] **Tim Fritz:** Besser vorbereiten, was das Wetter angeht, wobei man natürlich, wenn man zwei Wochen vorher in Holland losfährt, weiß man nicht, wie der Wind dann auf dem Mont Blanc ist, dann wenn man ankommt. Aber auch unterwegs, wenn sich Möglichkeiten ergeben, die Reise zu genießen und nicht nur an das Ziel zu denken. Und das ist auch das, was ich mir oft so beim Hike and Fly und beim Climb and Fly oft, wie vorhin schon gesagt, man ist so Tunnelblick auf den Gipfel und ob man starten kann und dadurch geht manchmal so das Genießen des Weges verloren. Also das merke ich auch manchmal, wenn ich mit meiner Freundin unterwegs bin oder so, man ist schon immer sehr fokussiert auf das, auf den Start und vergisst so ein bisschen, dann einfach am Wegesrand hinzusitzen, mal eine Stunde und einfach den Blick schweifen zu lassen, weil man immer denkt, ja jetzt passt gerade der Wind, passt er nachher auch noch, wenn wir ankommen.

[00:25:45] **Lucian Haas:** Das heißt, deine Freundin fliegt auch? Die fliegt

[00:25:47] **Tim Fritz:** auch. Oder

[00:25:47] **Lucian Haas:** fliegt ihr im Tandem?

[00:25:48] **Tim Fritz:** Wir sind früher immer im Tandem geflogen und dann hat sie irgendwann gesagt, sie will jetzt alleine fliegen, weil dann kann sie selber dahin steuern, wo sie will und muss nicht immer dahin fliegen, wo ich hinfliege.

[00:25:59] **Lucian Haas:** Das heißt, ihr geht aber häufiger zu zweit auf den Berg, aber deine Erfahrung ist, sobald man das Fliegen im Kopf hat, nimmt man von dem Rest etwas weniger wahr oder läuft Gefahr, zumindest etwas weniger davon wahrzunehmen.

[00:26:13] **Tim Fritz:** Oder man muss sich bewusst vornehmen,

[00:26:17] nicht nur ans Fliegen zu denken, wenn es nicht nur ums Fliegen geht. Manchmal geht es ja auch nur ums Fliegen, wenn man abends noch schnell hoch springt und dann runter fliegt. Es gab auch schon ein-, zweimal die Situation, dass wir gesagt haben, komm, lass heute den Schirm da im Auto oder daheim, lass einfach wandern gehen. Dann ist es egal, wie lange man noch am Gipfel sitzt. Weil es einfach entspannter ist

[00:26:41] **Lucian Haas:** dann letzten Endes.

[00:26:42] **Tim Fritz:** Ja, genau.

[00:26:44] Nun

[00:26:44] **Lucian Haas:** bist du ja, soweit ich das sehe, du bist ja quasi Profi -Bergsportler, was auch immer. Also du hast eine eigene Bergschule, wie du sie nennst, in Tottgau und machst Skitouren gehen, Mountainbiken, Tandem fliegen, wahrscheinlich Klettertouren und sowas, was du da drüber anbietest. Von diesem Ganzen, was du dort machst, würdest du sagen, Gleitschirmfliegen ist vom Kopf her das Anstrengendste?

[00:27:16] Nee. Nein. Sondern?

[00:27:21] **Tim Fritz:** Das Freeriden und Skitouren gehen im Winter mit der Schneedeckenbeurteilung und allen alpinen Gefahren, die dazugehören, ist anspruchsvoller für den Kopf. Auf jeden Fall. Also für mich, wenn ich mich jetzt vielleicht mehr ins Streckenfliegen reinfuchsen würde, dann würde das auch anstrengender werden. Aber ich finde mental im Winter ist es schwieriger und anstrengender, die Sachen einzuschätzen als im Sommer. Ja.

[00:27:59] **Lucian Haas:** Bist du denn dann bei so einer Skitour, bist du dann auch beim Aufstieg beschäftigt? Oh, wie wird denn das mit der Abfahrt? Also so ähnlich wie du jetzt sagst, beim Hochlaufen mit dem Schirm, kann ich denn oben starten? Und wie wird vielleicht dann mein Flug? Also dass man da schon auch in so einem Gedankenkarussell drinsteckt?

[00:28:14] **Tim Fritz:** Es geht immer, ich glaube, es geht immer ein bisschen darum, was das Ziel der Unternehmung ist. Und wenn man ein leidenschaftlicher Skifahrer ist und eher aus dem Runterfahren kommt, dann läuft man eigentlich auf dem Berg, um wieder runterzufahren. Das Hochlaufen ist nur ein Mittel zum Zweck. Bist du so einer? Ich bin schon eher so einer, ja. Ich komme schon eher daher. Es gibt andere Skitourengeher, die sagen, hey, mir geht es ums Hochlaufen, ich möchte beim Hochlaufen meine Fitness verbessern und wenn es oben so schlecht ist, dass ich mit der Gondel wieder runterfahre, dann mache ich das. Auch das ist absolut cool, wenn jemand da seine Fitness damit trainiert. Bei mir ist es schon so, egal wie ich auf den Berg gehe, also ob ich den Gleitschirm dabei habe oder die Ski oder das Mountainbike,

[00:29:01] mir geht es schon auch hauptsächlich darum, dann runterzufahren. Dann ist es ein schöner Singletrail, vom Berg runterzukommen. Und klar, dann beschäftigt man sich im Aufstieg schon oft mit der Abfahrt oder dem Abflug.

[00:29:18] **Lucian Haas:** Wenn du im Winter Skitouren gehst, hast du dann auch häufig einen Schirm dabei oder verzichtest du dann darauf, weil du sagst, nee, die Abfahrt ist ja auch so toll, also dann fahre ich lieber mit den Skiern runter, als mit dem Schirm da runterzufliegen?

[00:29:29] **Tim Fritz:** Ja, also einer, der auch schon mal mit Skiern vom Matterhorn weggestartet ist, der Ueli Kästenholz, der würde mich jetzt da verbessern. Der ist ein leidenschaftlicher Speedrider, also die, die mit den Skiern im Schnee sind und den Schirm oben drüber haben, so einen kleinen, um kurz abzuheben. Ich habe das auch versucht, aber

mir ist das Skifahren, das Gefühl des Skifahrens dann zu lieb. Also ich mag einfach gerne mit den Skiern im Schnee sein und den Schnee spüren und nicht nur kurz reintauchen und wieder abheben. Deswegen wurde ich, oder hat mich das Speedriden gar nicht so fest interessiert und hatte am Anfang den Schirm nicht so oft dabei. Aber ich mag das in letzter Zeit immer, immer mehr, weil ich so das Schönste, was mir der Gleitschirm gibt, jetzt auch im Winter versuche oder immer besser verstehe, dass der Gleitschirm einfach ein Fortbewegungsmittel in den Bergen sein kann.

[00:30:24] Also er kann mir zum Beispiel einen Talsprung ermöglichen, ohne dass ich unten durch das Tal durch muss. Wenn ich bei einer Frühlingsskitour am Schneeende ankomme und auf die andere Talseite will, dann packe ich den Gleitschirm aus

[00:30:39] oder ich nehme ihn als Poor Man's Heli und versuche, die Permik zu nutzen, um irgendwo weiter hinzukommen, wo ich sonst mit Fellen aufsteigen muss oder andere Leute einen Hubschrauber dafür brauchen. Deshalb ist er immer, immer mehr auch im Rucksack beim Skitouren gehen. Und da sind natürlich die kleinen, leichten Schirme auch wieder super, weil man die fast nicht spürt, wenn man sie mit dabei hat. Für

[00:31:07] **Lucian Haas:** Poor Man's Heli, diesen armen Leute -Helikopter, nutzt du jetzt aber nicht deinen kleinen Pace, den Single Skin?

[00:31:12] **Tim Fritz:** Nee, es hat schon einmal mit dem Pi auch schon funktioniert, zum bisschen rübersohren. Aber da ist dann schon besser, wenn man einen, sagen wir, einen Streckenschirm dabei hat oder einen normalen Gleitschirm, um dann auch Höhe machen zu können und irgendwo hinaufzufliegen, wo man sonst aufsteigen müsste. Das geht mit dem kleinen Schirm natürlich nicht.

[00:31:32] **Lucian Haas:** Soweit ich es verstehe, ich bin noch nie in eine große Skitour gegangen. Aber ich weiß, dass die Leute, die das machen, da ist ja ganz viel eine Risikoabwägung auch dabei. Auch sehr viel wegen Lawinen, Gefahr und so, dass man das einplätzen muss, wie ist der Schnee und sowas. Aus deiner Erfahrung, die du da drüber gesammelt hast, gibt es Sachen, wo du sagen würdest, da kann man was übertragen, auch auf die Fliegerei?

[00:31:56] **Tim Fritz:** Ich glaube, man kann

[00:31:59] aus Bergerfahrungen immer in die andere Sportart übertragen und sehr sehr viel mitnehmen, egal ob das Winter oder Sommer oder Frühling oder Herbst ist. Beim Skitouren gehen oder beim Freeriden ist es ganz oft so, dass man, oder es ist so, nicht ganz oft, sondern es ist immer so, man hat morgens, schaut man den Lawinen -Lagebericht an oder am Abend vorher schon, entscheidet sich dann, wo geht man hin, welche Berge, welche Hänge, welche Regionen kommen überhaupt in Frage, wo ist es zu gefährlich, wo ist es weniger gefährlich, wo ist es sogar vielleicht ungefährlich oder ist das Risiko sehr vertretbar und dann geht man dahin, aufgrund der Vorhersage, die ja mittlerweile wirklich wahnsinnig ist und kostenlos zur Verfügung gestellt wird mit Lawinen -Lagenberichten und alles von allen möglichen Regionen

[00:32:47] und dann kommt man dahin und hat aber dann nicht die Garantie, dass wenn man dann an dem Hang X ist, dass es dann auch da so ist, wie es in der Vorhersage dann war im Lawinen -Lagebericht und muss sich das dann, das nennt man dann Einzelhangentscheidung, sich dann nochmal anschauen, ob man dann da nochmal ein Schneeprofil macht oder ob man einfach schaut, ist die Situation so, wie sie beschrieben ist und das ist genau das Gleiche, wenn ich mit dem Gleitschirm zum Startplatz laufe oder auf dem Berg, wo es keinen Startplatz gibt, keinen ausgewiesenen, dann muss ich aber auch vor Ort nochmal schauen, ist der Wind jetzt so, wie er angesagt war, im Optimalfall ist er viel, viel besser, so wie es jetzt am Matterhorn war, wie er in der App angesagt wurde, im Worst Case ist er

[00:33:33] sehr, sehr viel schlechter und dann muss ich wieder runterlaufen, obwohl ich gedacht habe, naja, heute kann ich auf jeden Fall fliegen. Da gibt es auf jeden Fall Parallelen. Vor Ort, bevor man den Schirm auspackt und sich einhängt und losfliegt, die Augen aufmachen oder das Gefühl aufmachen, nicht nur die Augen, sondern auch die Ohren und alles, was man sonst noch zur Verfügung hat, um dann für sich selber eine Entscheidung zu treffen.

[00:33:56] **Lucian Haas:** Bist du als Bergführer in der Fahrenheit -Binist ein vorsichtiger, ein anderer Flieger, als jemand, der so einen Hintergrund nicht hat?

[00:34:09] **Tim Fritz:** Ich glaube, umso mehr Erfahrung man sammelt, desto

[00:34:18] vorsichtiger wird man, weil man weiß, was passieren könnte. Wenn man ganz blauäugig ist, dann weiß man ja manchmal vielleicht gar nicht, was für ein Resultat dabei rauskommen könnte, wenn es schief geht. Ich glaube aber auch, dass man sich ein größeres sogenanntes Skillset aneignet, wo man schwierigere Situationen meistern kann. Also es geht so einher und hält sich dann vielleicht die Waage. Was aber schon ein großer Punkt ist, ist, wenn man ausgebildet, wenn man vielleicht auch für Leute Verantwortung hat, wenn man vielleicht auch Leute hat, die einem zuschauen bei dem, was man tut, hat man schon eine Verantwortung darin, dass man keinen Blödsinn macht. Und dass man dadurch dann schon vorsichtiger wird und sagt, hey,

[00:35:05] ich will jetzt da nicht als schlechtes Beispiel vorausgehen und dann lässt man es vielleicht doch ein, zweimal mehr bleiben,

[00:35:12] was man vielleicht vor zehn Jahren noch gemacht hätte.

[00:35:15] **Lucian Haas:** Bist du, wenn du allein unterwegs bist, risikofreudiger oder risikobereiter?

[00:35:19] **Tim Fritz:** Ja. Ich bin auf jeden Fall risikobereiter, weil ich, also ich glaube, das ändert sich nochmal, wenn man Kinder hat. Das

[00:35:29] **Lucian Haas:** heißt, du hast noch keine?

[00:35:29] **Tim Fritz:** Nein.

[00:35:32] Dann hat man nochmal ganz andere Vorgänge, die da hinten im Hinterstübchen stattfinden. Das bestätigen mir auch viele befreundete Väter und Mütter.

[00:35:42] Aber wenn ich alleine bin, dann treffe ich die Entscheidung für mich und wenn was passiert, dann betrifft es aktuell nur mich. Wenn ich jemanden mit dabei habe, dann ist er oder sie in der Situation dann dafür verantwortlich, wie läuft die Rettung ab. Er muss es mit anschauen oder sie muss es mit anschauen. Und, und, und. Also das ist das eine,

[00:36:06] warum ich sicher risikofreudiger bin. Das andere ist auch, dass ich in der Situation keine Verantwortung für jemand anderen habe. Also wenn ich am Berg bin, ist es ganz, ganz oft schon so, dass ich die Verantwortung für die andere Person habe und dann natürlich Entscheidungen treffe, die nicht mal 50 % Risiko beinhalten, sondern viel, viel sicherer sein müssen. Weil ich die Entscheidung für die andere Person treffe. Das ist wie, wenn ich Tandemfliegen gehe. Da mache ich, da mache ich keine, da trainiere ich keine Manöver. Wenn ich alleine Gleitschirmfliegen gehe, dann trainiere ich Manöver, aber wenn ich da Tandemfliegen mit jemandem vorne dran, dann bin ich verantwortlich, dass der oder diejenige gesund am Boden ankommt und dann sind die Entscheidungen viel, viel, viel, viel defensiver, was auch gut so ist.

[00:36:55] **Lucian Haas:** Wenn jetzt jemand zu dir kommt und sagt, Tim, du bist schon von einigen Vietausern gestartet, jetzt auch vom Matterhorn und so, was muss ich können, was muss ich tun, um sowas auch irgendwann mal realisieren zu können? Ganz,

[00:37:13] **Tim Fritz:** ganz, ganz viel, also man könnte jetzt sagen, ganz viel Gleitschirmfliegen, das stimmt aber eigentlich gar nicht. Man muss ganz, ganz, ganz viel starten und landen, weil darauf kommt's an. Thermikfliegen muss ich da nicht können. Und dann viel in den Bergen sein und schon ein erfahrener Alpinist sein, um das alles einschätzen zu können, weil es kommt halt einfach noch diese Flugkomponente noch dazu. Jetzt ist es ja schon eh nicht einfach, auf so einen Berg zu steigen.

[00:37:41] Auch schon auch nicht alleine da hoch zu steigen. Und dann noch die Entscheidung über den Start zu treffen. Also erstmal ein mehr oder weniger kompletter und guter Alpinist sein in diesen Bergen. Dann kommt irgendwann das Gleitschirmfliegen mit dazu. Das macht man jetzt auch nicht zwei Wochen nachdem man den Schein gemacht hat, sondern da geht man dann schon viel in die Berge. Viel, also das hat mir jetzt eigentlich nichts gebracht am Matterhorn, aber viel Groundhandling an kleinen, in kleinen Bereichen. Also ich hab das schon trainiert. Ich hab mir hier daheim auf der Wiese so einen kleinen Claim abgesteckt und hab gesagt, hey, hier zieh ich den Schirm auf und stabilisier den über mir und tritt nicht mit den Füßen über dieses Trassierband drüber, weil da kein Platz ist.

[00:38:27] Wie klein war dein Claim dann da? Der war nicht groß, der war zwei auf zwei Meter. Zwei auf zwei Meter? Also der Schirm lag außerhalb dieses Claims, aber die Füße sollten da immer drin stehen bleiben.

[00:38:39] **Lucian Haas:** Und du sagst, okay, es ist etwas Wind, du brauchst ja dann, mit drei Schritten wärst du aus deinen zwei Metern wahrscheinlich schon draußen. Aber mit etwas Wind, sagst du, sollte ich einen Schirm auf diesen zwei mal zwei Metern

[00:38:51] **Tim Fritz:** aufziehen können. Genau, ob ich den jetzt dann in die Luft werfe und er sich dann von alleine aufstellt oder ob ich ihn kurz aufziehe. Aber, also das ist schon, das war schon spezifisches Training. Also da auf der Wiese, neben dem Haus, dann gibt's bei uns auch so, wie so Kletterfelsen, die dann halt einfach so einen Klippenstart erfordern. Auch da hab ich das ein oder andere Mal trainiert. Also man muss sich da drauf schon vorbereiten. Wie trainiert man Klippenstarts?

[00:39:22] **Lucian Haas:** Oder wie hast du Klippenstarts trainiert?

[00:39:24] **Tim Fritz:** Zum einen, indem man erstmal auf der Wiese übt, den Schirm sauber über sich zu kriegen, auf kleinem Raum. Diese zwei mal zwei Meter? Genau. Und dann am Felsen zu sein und den Schirm genauso aufzustellen, wie man auf dem kleinen Claim trainiert hat und dann mit Vorwind da auszuhüpfen. Und das am besten in einer Umgebung, wo man dann keine Hindernisse hat. Also wo keine Bäume im Weg stehen, wo man auch sauber rausgleiten kann. Und das gibt's bei uns hier tatsächlich erstaunlicherweise ziemlich viele hier direkt im Schwarzwald, direkt vor der Haustür. Wo man eigentlich den Matterhornstart, so wie er war, zu 100 % simulieren kann. Außer die Höhe.

[00:40:02] **Lucian Haas:** Das heißt, man muss gar nicht auf die hohen Berge, um die Hochgebirgsstarts im Grunde draufzukriegen.

[00:40:10] **Tim Fritz:** Ne. Also ich hab mal ursprünglich Wissenschaften studiert und hab da auch gelernt, wie man

[00:40:19] Situationen trainieren sollte. Und das ist ja immer, man schafft eine Laborbedingung, in der man sich so eine Grobform aneignet. Irgendwann wird's dann eine Feinform. Und dann kann man erst in die Situation reingehen. Man ist schlecht beraten, wenn man

[00:40:35] ohne Können in der Endsituation das versucht dann umzusetzen. Dann geht's meistens schief. Weil man dann nicht weiß, was man machen soll. Wenn

[00:40:45] **Lucian Haas:** ich mir so viel viele Flieger anschau, nicht alle, aber so in den verschiedensten Vereinen und so, die man so kennt, ist das Wort Training ja nicht unbedingt eins, was man mit Gleitschirmfliegen verbindet. Sondern die Leute wollen immer nur fliegen. Und nicht trainieren. Wie könnte man da das Mindset

[00:41:05] **Tim Fritz:** ändern? Also ich glaub erstmal ist es ja gar nicht verwerflich. Oder wenn die Leute einfach zum Genuss Gleitschirmfliegen gehen, zur Entspannung, zur Abwechslung, zum Freunde treffen, um den Kopf frei zu kriegen. Ich glaub trainieren muss man erst, wenn man sich verbessern möchte, wenn man Ziele erreichen will, wenn man das vielleicht auch beruflich macht. Dann muss man spezifisch trainieren. Was schon gut ist natürlich, wenn man starten trainiert. Ich glaub das schadet niemandem.

[00:41:41] Und wenn man so die

[00:41:44] also es gibt ja relativ viele Gleitschirmflieger, die sich freuen, wenn eine Bahn da ist und dann mit dem zum Startplatz fahren. Was auch völlig verständlich ist, wenn ich eine komplette Streckenflugausrüstung dabei hab, die würde ich jetzt auch nicht den Berg hoch tragen. Aber das zeigen ja schon auch die guten Streckenpiloten, ob das jetzt der Maxim ist oder der Kriegel oder wie sie alle heißen. Oder der Simon Oberrauner, der erst vor kurzem bei dir war. Die sind alle fit. Natürlich müssen die auch laufen bei den X -Alps, aber es gibt auch bei den beim Gleitschirmweltcup die sind schon fitte Leute und ich glaube das hilft auch beim Fliegen an sich. Auch wenn man denkt, naja man sitzt ja da nur in diesem

[00:42:29] Gurtzeug und muss eigentlich nicht viel machen, aber es ist dann doch anstrengend.

[00:42:33] **Lucian Haas:** Es ist ja auch viel Anstrengung im Kopf, das Gleitschirmfliegen. Also manchmal mehr Anstrengung im Kopf als eigentlich im Körper. Wie kann man den Kopf fürs Gleitschirmfliegen trainieren?

[00:42:46] **Tim Fritz:** Ich weiß gar nicht, ob ich da der Richtige bin, um viel Auskunft zu geben, weil so viel Airtime oder Flugstunden habe ich, also meine Flüge, die über fünf Stunden gehen, die kann ich an einer Hand abzählen.

[00:42:59] **Lucian Haas:** Du bist eher der Berg -runter -Hüpfer? Ja, oder

[00:43:02] **Tim Fritz:** ich bin eher derjenige, der versucht den Gleitschirm zu nutzen, um von A nach B zu kommen. Und das A nach B liegt meistens gar nicht so weit auseinander. Okay, von der einen Talseite zur nächsten. Genau, oder wir haben vor kurzem in unserer Freundesgruppe gesagt, wir machen eine Biwaktour und sind dann vom Thunersee an den Genfersee geflogen in drei Tagen. Also normalerweise macht man das an einem halben Tag.

[00:43:26] Aber es war trotzdem schön. Der

[00:43:28] **Lucian Haas:** Weg ist das Ziel. Wenn man zwischendurch schöne Momente hat, das ist ja die Hauptsache.

[00:43:34] **Tim Fritz:** Genau, aber den Kopf trainieren beim Gleitschirmfliegen, also mir fällt das schwer tatsächlich. Ich habe so nach zwei Stunden Fliegen muss ich mich darauf konzentrieren, dass ich nicht abschweife, dass ich nicht an den nächsten Top -Landepunkt denke oder an die nächste Hütte, wo ich gerne landen würde, um ein Stück Kuchen zu essen, sondern mich wirklich auf das nächste Ziel fokussiere. Mir fällt das leichter, wenn ich... Wie

[00:43:56] **Lucian Haas:** kommt das? Wenn ich mir das vorstelle, du kletterst auf das Matterhorn hoch, sagst sieben Stunden bist du da unterwegs und musst wahrscheinlich sieben Stunden sehr konzentriert auch da unterwegs sein, dass du nicht einen Fehltritt hast oder was auch immer machst. Warum schweifst du nach zwei Stunden Fliegen

[00:44:13] **Tim Fritz:** ab? Wenn ich in den Alpen fliege oder in den Dolomiten, kann ich das besser bei der Sache bleiben, als wenn ich im Mittelgebirge oder im Flachland fliege, weil in den Alpen ist es so ein bisschen wie an den hohen Bergen, man hat immer was zu tun. Also es kommt wieder ein Talsprung und da muss man sich überlegen, wie funktionieren die Talwinde, wie ist das Windsystem, kann ich an dieser Flanke hochsohren oder muss ich doch Thermik zentrieren oder wie auch immer. Da fällt es mir leichter, länger bei der Sache zu bleiben, weil es abwechslungsreich ist. Im Schwarzwald oder im Flachland bin ich schlecht drin. Da ist es oft einfach Wolkenstraßen suchen und entlang fliegen. Da bin ich auch viel zu ungeduldig, da wechsele ich viel zu schnell irgendwo anders hin, während die anderen einfach nochmal 15 Schläge am Hang entlang sohren, bis die Ablösung kommt, bin ich dann schon an der anderen Hangseite und fünf Minuten später unten beim Landen und denke mir,

[00:45:08] jetzt merkst du ja doch endlich, dass du da bleibst. Und man kann es vergleichen, am Matterhorn, die sieben Stunden, die gehen vorbei wie im Flug. Das merkt man gar nicht. Am Mont Blanc sind sieben Stunden ewig, weil man nur am in Anführungsstrichen latschen ist. Man setzt nur einen Fuß vor den anderen. Ich sage immer, der Mont Blanc ist der Feldberg in groß. Das ist ja nur so ein Hügel. Man braucht nie die Hände. Man muss sich nie irgendwo festhalten. Und dann ist es viel, viel schwieriger, bei der Sache zu bleiben. Und so geht es mir tatsächlich beim Thermikfliegen auch.

[00:45:43] Umso schwieriger die Situation, desto länger kann ich fliegen.

[00:45:47] **Lucian Haas:** Du fliegst jetzt schon 15 Jahre. Wie hat sich deine Herangehensweise an die Fliegerei über die Zeit verändert? Wenn überhaupt?

[00:45:56] **Tim Fritz:** Am Anfang, also kurz nach dem Schein, bin ich gar nicht so viel geflogen. Da war irgendwie Skifahren und Mountainbiken noch viel, viel wichtiger. Das hat sich dann erst so zwei, drei Jahre nach dem Schein eingeschlichen, dass das Fliegen viel, viel mehr wurde. Und am Anfang war es für mich, dass ich gedacht habe, also Fliegen ist nur möglichst lange und weit zu fliegen. Weil am Landeplatz, auch bei uns, ging es immer nur darum, wie lange bist du geflogen? Wo bist du hingeflogen? Welche Strecke war das? Und dann habe ich da gedacht, ich muss jetzt da das angehen. Hatte aber hier bei uns ist die Flieger -Szene jetzt eh schon nicht so groß. Und diejenigen, die hier fliegen, gehen oft machen so ihr eigenes Ding. Also es gibt jetzt nicht so die, oder gab damals vor 15 Jahren, jetzt nicht so die Szene wie, ich habe da beim Patrick von Kennel in deinem Podcast gehört, dass er gesagt hat, wenn sie abends in

Hangar gehen, da bei sich, da sind immer alle da und dann werden Erfahrungen ausgetauscht und dann wird da gesagt, um wie viel Uhr man wo sein muss.

[00:46:55] Das gab es bei uns gar nicht. Und dann hatte ich so ein bisschen Resignation, habe gedacht, ich komme irgendwie nicht weiter mit dem Streckenfliegen. Also ich fliege schon Strecken und bin hier kein schlechter Pilot, aber so richtig vorwärts komme ich nicht und habe dann eher schon so ein bisschen das

[00:47:14] Schirmbergsteigen dazu oder wie auch immer entdeckt und habe dann gesehen, aha, da finde ich irgendwie noch einen größeren Mehrwert, was mir der Schirm bringen kann, als nur am Startplatz zu sitzen, Parawaiting zu betreiben, bis es dann geht und dann nach, vom Schwarzwald auf die Schwäbische Alb zu fliegen und dann mit dem Zug wieder sechs Stunden zurück, was ich schon auch gerne mal machen würde, einfach um da mitreden zu können, aber mir da aktuell das Können oder auch die Geduld noch fehlt. Aber vielleicht kommt es noch.

[00:47:47] **Lucian Haas:** Beim Matterhorn, als du dort in zehn Minuten runtergeflogen bist und unten warst, war das dann ein Juchee oder war das dann auch ein sechs Jahre Traum gehabt und da hinterher und immer wieder geguckt und jetzt hast du es geschafft und da ist was abgeschlossen? Bleibt dann auch eine Leere zurück?

[00:48:08] **Tim Fritz:** Also viele sagen, als sie das Video gesehen haben, sie haben mich noch nie so

[00:48:16] ausufernd fröhlich gesehen.

[00:48:20] Also da war schon sehr, sehr viel Freude dabei, dass das geklappt hat.

[00:48:25] In dem Moment nach dem Start und beim Fliegen, dann bin ich unten gelandet und dann war ich einfach nur super erleichtert und wahnsinnig happy und lag da, also ich hatte noch die Daunenjacke an, die Jacke, den Helm, die Brille, die Handschuhe, ich war noch mit dem Schirm, am Schirm eingehängt und lag mit, ne Steigeisen hatte ich nicht mehr an, die habe ich in der Luft ausgezogen, aber lag ich da auf der Wiese auf dem Rücken, habe in den Himmel geschaut und es lag da einfach sicher eine Stunde und habe mich einfach nur gefreut, ich war einfach happy. Also wahrscheinlich schon eines der fröhlichsten Gefühle, so die ich bisher im Leben hatte, das war wirklich, das war echt schön, das war richtig, richtig cool.

[00:49:11] Da habe ich mich echt sehr gefreut und jetzt so im Nachgang, wenn du von Leere sprichst, natürlich, wenn man mit Leuten darüber spricht, dann sagst du, was machst du als nächstes? Was machst du als nächstes? Und tatsächlich gibt es schon Sachen, wo ich Lust habe, als nächstes zu machen, aber hinterher war jetzt erstmal so, puh, jetzt ist das Projekt abgeschlossen und jetzt ist erstmal nichts. Also ich muss jetzt gerade keinen Claim neben dem Haus abstecken oder Klippenstarts üben oder mir überlegen, wie lang die Hörnli, der Hörnli -Grad zu begehen ist, ob man doch lieber über den Leone -Grad von Italien hochgeht oder wie auch immer. Jetzt kann ich mich voll auf den Winter konzentrieren.

[00:49:51] **Lucian Haas:** Und Winter heißt für dich wieder Skitouren gehen hauptsächlich?

[00:49:56] **Tim Fritz:** Hauptsächlich Skitouren gehen, ja genau. Die Skilehrer ausbilden, die Bergführer ausbilden, Skitouren gehen, mit Gästen in den Bergen zu sein und aber auch möglichst viel dann den Gleitschirm mit dabei haben, um dann auch wieder für die nächsten Projekte zu üben oder zu trainieren, wie wir vorhin gesagt haben.

[00:50:12] **Lucian Haas:** Aber dann doch wieder Projekte, auch wenn du sagst, du hast noch gar keins.

[00:50:16] **Tim Fritz:** Ja, es ist nicht so einfach. Ich habe vor kurzem auch mit jemandem geredet und

[00:50:22] mit Bernd, das ist so ein Bergfreund von daheim und dann hat er gesagt, naja, jetzt bist du halt vom eigentlich bekanntesten Berg, also der ist auf der Toblerone drauf, der ist ja überall drauf, jeder kennt das Matterhorn, um die ganze Welt, da bist du jetzt runtergeflogen, wo willst du denn jetzt runterfliegen, was soll da jetzt noch kommen? Und dann habe ich gedacht, naja, es gibt ja auch noch schöne andere Berge und war dann vor kurzem an der Jungfrau, was eine super schöne Tour war, aber das natürlich, wenn ich das dann jemandem erzähle, dann sagt er, naja, das ist jetzt halt nicht, gell? Sag ich, nö, war es nicht, aber schön war es trotzdem. Dann gibt es natürlich noch die höheren Berge, dann vorhin den David Götter angesprochen, oder ich war mal ganz, ganz lange mit jemandem am Berg, der ist mal vom Amadablam geflogen mit dem Gleitschirm,

[00:51:08] aber ich bin ein ganz schlechter Höhenbergsteiger, also ich bin, da habe ich, ich habe es gern, wenn es warm ist und wenn man gut schlafen kann und so. Also, da müsste ich mich erst noch sehr, sehr, sehr stark reinfuchsen, um von diesen hohen Bergen fliegen zu können, da muss ich, also ich glaube nicht, dass das irgendwann ein Ziel wird. Schuster bleibt

[00:51:30] **Lucian Haas:** bei deinem Leisten oder Bergführer bleibt bei deinen Bergen, damit kommst du dann am besten zurück. Hast du denn bei diesen ganzen Erlebnissen, wenn du jetzt sagst Matterhorn, war das so dein bisher so was wie der erfüllendste Flug in deinem Leben?

[00:51:50] **Tim Fritz:** Ja, wie vorhin beschrieben, also Hike and Fly oder Climb and Fly mäßig war es auf jeden Fall der erfüllendste Flug, das war ein Glücksgefühl, wie ich es beim Fliegen wahrscheinlich vorher so noch nie hatte, aber wenn natürlich so kleine

[00:52:05] Streckenflugprobleme aufgehen oder wenn man sich einen ganz, ganz langen

[00:52:11] Talweg ersparen kann, wenn man Hike and Fly macht oder was für mich auch, das hört sich komisch an, aber erfüllend ist, ich kann hier vorm Haus direkt mit dem Gleitschirm starten und dann nach Todtnau runterfliegen, da landen beim Bäcker die Brötchen kaufen und dann wieder heimlaufen oder kurz aufs Hasenhorn laufen und mit wenig Thermik wieder zurückfliegen, dann ist es wahnsinnig erfüllend, weil ich denke, hey, ich habe kein Auto gebraucht, ich musste nicht den Bus nehmen, ich brauchte keine öffentlichen Verkehrsmittel, ich habe einfach einen Schirm genommen und der hat mir geholfen mir so die Activities of Daily Living zu ermöglichen. Das finde ich auch erfüllend, also der Gleitschirmfliegen, an sich Füße vom Boden weg zu haben, vielleicht war auch der aller allererste Flug der erfüllendste, kann genauso gut sein.

[00:53:00] Wann war der? Ich habe 2010 den Schein gemacht, da kann man dann von dem ersten Flug sprechen wahrscheinlich, aber mein allererster Flug war mit 6 oder 7, weiß es gar nicht ganz genau, ich kenne nur das Bild und so vom Alter her war ich glaube ich gerade schon in der Schule und unser

[00:53:22] Werkstattmeister von der Sommer ihre Skischule, der Roland Lansch, der, vielleicht kennen den auch ein paar, der hatte eine Flugschule in Freiburg, aber nur im Sommer, weil ich glaube damals konnte man davon noch nicht das ganze Jahr leben und im Winter war der, hat der bei uns die Ski gewachst in der Skischule, war der Werkstattmeister und am Ende der Saison hat der Roland gesagt, hey wir machen einen Skilehrerausflug zu mir in die Flugschule und dann machen wir einen so einen Schnuppertag und ich war 6 oder 7 wie gesagt und hatte mir aber kurz vorher beim Snowboarden das Bein gebrochen und war total enttäuscht, dass ich da nicht mitmachen kann und ich war nicht glaube kein einfaches Kind wenn ich mich nicht bewegen konnte und war da den ganzen Tag nicht happy da an diesem Übungshang ich musste die ganze Zeit zuschauen und irgendwann kam dann der Roland und hat gesagt, komm Tim jetzt jetzt fliegen wir und du musst einfach nur auf einem Bein stehen können und ich zieh dich dann am

[00:54:17] Gurtzeug nach vorne wenn der Wind passt und dann haben wir das gemacht und das war dann der erste Gleitschirm im Flug. Manchmal denke ich, da hätte ich dranbleiben müssen, dann wäre ich vielleicht jetzt auch ein besserer Streckenpilot wenn ich da dran geblieben wäre aber das war der erste Flug, das war ganz witzig. Mit 7 Jahren

[00:54:33] **Lucian Haas:** dranzubleiben mit Gipsbein und sowas ist ja auch nicht gerade das leichteste. Das stimmt, ja. Hattest du denn in deiner realen Flugkarriere mit Schein hattest du damals jemals auch irgendwie ein negatives Erlebnis mit einem Unfall wo du sagst Gipsbein oder sonstiges?

[00:54:53] **Tim Fritz:** Also toi toi toi auf Holzklopfen hier auf dem Tisch hatte ich noch keinen Gleitschirm Unfall.

[00:55:02] Ich glaube auch, das ist auch was über was man sich freuen darf oder zufrieden sein darf damit. Das heißt man hat auch oft mal den Gleitschirm vielleicht im Rucksack gelassen wo es gefährlich geworden wäre.

[00:55:16] Deswegen so einen richtigen Unfall nicht. Ich hatte einen Tag nachdem ich dann den Schein gemacht hatte habe ich gedacht, jetzt gehe ich Groundhandeln. Groundhandeln ist wichtig.

[00:55:25] Und es war ein super böiger Tag. Aber damals habe ich mich also in dem Moment habe ich mich voll gefreut als die Böe kam, weil ich gedacht habe ja jetzt kann ich den Schirm aufziehen. Weil vorher stand ich 15 Minuten auf

dieser Wiese dann im Skilift und es ging gar nichts. Da habe ich gedacht, da vorne fängt es richtig an zu winden. Und dann hatte ich auch den Epsilon den ich am Upload dabei hatte. Und dann hat die Böe den erwischt und ich habe den nicht über mich bekommen sondern der blieb so in der Powerzone 45 Grad vor mir stehen und ich habe ihn da gebremst und nicht die Hände hoch getan, dass der Schirm hoch kommt und dann hat es mich da 250 Meter über die Wiese und zwischen den Liftseilen durch und das war auf jeden Fall auch ein Learning. Ein prägendes Erlebnis. Dass man besser einen Schirm im Griff hätte wenn dann Wind kommt.

[00:56:13] **Lucian Haas:** Ist ja auch gut, dass du das direkt am ersten Tag nach der Schulung dann hattest. Tatsächlich, ja. Hat sich dann eine Sicherheitsentwicklung daraus gegeben. Tim, ich danke dir für das tolle Erzählen. Ich bin mal gespannt, was, wenn du irgendwann mal einen neuen Traum entwickelt hast, was dann daraus wird. Also welcher Berg oder welches Hike and Fly Abenteuer daraus dann werden wird. Danke dir für diese Erzählung. Ich denke, dass einige da einiges auch daraus ziehen können für sich, so ein bisschen drüber nachdenken. Wie gehe ich denn eigentlich an so Bergabenteuer dran? Wo bin ich vielleicht ein bisschen zu forsch? Sollte ich vielleicht nicht etwas vorsichtig machen? Sollte ich ein bisschen vorsichtiger sein und manchmal wirklich den Abstieg auf jeden Fall lieber vorziehen? Ich denke, da werden manche sicherlich ganz gut beraten.

[00:57:00] Danke dir für das Erzählen.

[00:57:02] **Tim Fritz:** Vielen Dank dir, Lucian, für die Chance hier sein zu dürfen. Für die sehr interessanten Fragen. Ich glaube, ich habe in diesen ich weiß nicht, wie lange wir jetzt schon reden in der Zeit mehr über mich und mein Gleitschirmfliegen reflektiert, als ich das die letzten 15 Jahre gemacht habe. Vielen Dank dafür und auch vielen Dank für die vielen anderen Podcasts, die, glaube ich, ganz vielen Gleitschirmfliegern helfen, besser zu werden oder einfach das Fliegen wertzuschätzen. Danke dir. Ja, sehr gerne.

[00:57:38] **Lucian Haas:** Das war die Episode 171 von Podz-Glitz mit Tim Fritz. Wenn du noch mehr solcher inspirierender und lehrreicher Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens hören willst, dann würde ich mich über deine Unterstützung für meine Arbeit freuen. Auf meinem Blog looglights.blogspot.com findest du unter dem Punkt Fördern alle nötigen Infos und Links, wie du dieses Projekt mit einem frei wählbaren großen oder kleinen finanziellen Beitrag mit am Leben halten kannst. Allen Förderern sage ich Danke. Bis bald. Fliegt hoch, fliegt lang, fliegt weit. Ciao. Euer Lucian.

English

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

Show notes

Tim Fritz fulfilled a dream and flew from the summit of the Matterhorn with a paraglider.

The Matterhorn can rightly be described as an icon of the mountains of the Alps. Its pyramidal peak is world-famous. When you have the steep rock faces in mind, you wouldn't necessarily come up with the idea of wanting to paraglide there. But there are people who dream of exactly that. And there are those who even realize this dream.

May I introduce: Tim Fritz. The 37-year-old from Todtnau im Schwarzwald only climbed the Matterhorn solo in a train in early September 2025. There, he then launched himself into the air with his Single-Skin-Schirm from a small snowfield just below the summit. Many hours of ascent were ultimately met with ten minutes of flight.

In this episode 171 of Podz-Glitz, Tim Fritz tells of this and other adventures surrounding Hike and Fly, Climb and Fly, Bike and Fly and Ski and Fly. For example, a journey from the lowest to the highest point of Europe, in which he managed, ultimately, not to get into the air a single time.

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

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

Music for this episode:

Track: By Myself | Künstler: The Grey Room

Youtube Audio Library

<https://www.youtube.com/watch?v=iaQ73X5cxsY>

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
- Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
- Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
- Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdLJU34>
- Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
- Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
- Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>

LINKS to Tim Fritz

- Tim Fritz' Bergschule Bergwärts: <https://xn--bergwrts-4za.com/>
- Tim Fritz on Instagram: https://www.instagram.com/_timfritz_/
- Video of the takeoff at Matterhorn: https://www.instagram.com/_timfritz_/reel/DOWOzZciC8u/

Transcript

[00:00:03] **Tim Fritz:** So the best thing paragliding gives me, now also in winter, is trying or better yet understanding that the paraglider can simply be a means of transport in the mountains. For example, it can allow me to do a valley jump without having to go through the valley below when I reach the end of the snow on a spring ski tour and want to get to the other side of the valley. Then I unpack the paraglider and fly over there. Or I take it as a pure man-heli and try to use the thermals to get somewhere further along that I would otherwise have to climb up by rappelling or where other people would need a helicopter for. That's why it's always, always more and more in the backpack when going ski touring. And there, of course, the small, light gliders are great again because you hardly feel them when you have them with you.

[00:01:02] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:01:05] **Tim Fritz:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:01:09] **Lucian Haas:** Today with Tim Fritz. And I'm Lucian Haas.

[00:01:17] The Matterhorn can rightly be called an icon of the Alps. Its pyramidal peak is world-famous. When you have those steep rock faces in mind, you wouldn't necessarily think of wanting to start with a paraglider there. But there are people who dream of exactly that. And there are those who even make that dream a reality. May I introduce? Tim Fritz. The 37-year-old from Tottgau in the Black Forest climbed the Matterhorn solo by train in early September 2025. There, he then launched himself into the air from a small snowfield just below the summit with his single-skin glider.

[00:02:03] Many hours of climbing were ultimately met with ten minutes of flight. In this episode 171 of Podz-Glidz, Tim Fritz tells the story of this and other adventures. All about hike and fly, climb and fly, bike and fly, and ski and fly. For example, a trip from the lowest to the highest point in Europe, where he, however, managed not to get into the air a single time.

[00:02:32] By the way, I can only present stories like these on Podz-Glidz because there are some sponsors who appreciate my work on the podcast. They can support me financially. Join in too. You can find all the necessary information about this on the Gleitschirm-Blog Lu-Glidz, specifically on the "Fördern" page.

[00:02:52] Tim, how long have you been dreaming of flying from the Matterhorn?

[00:02:57] **Tim Fritz:** So I had the idea about six years ago.

[00:03:03] And since then, it's always been buzzing around in the back of my mind and I've always been checking the weather. And that's how long it's taken. Yeah.

[00:03:15] **Lucian Haas:** Why was that a dream of yours in the first place, and why specifically the Matterhorn?

[00:03:20] **Tim Fritz:** We used to spend a lot of time in Valais, either training for ski races or on vacation with my grandparents.

[00:03:28] And we probably all know that the Matterhorn is the most famous mountain you know, and you just look at it. And as a hiker or alpinist, you'd really like to have stood on top of it at some point. Of course, there's a lot going on at that mountain, and because of all the beautiful myths, there are also the stories that a lot is happening there. But still, we would have liked to be up there once, and I actually went up once at 14 with one of our ski instructors. And then lately, more and more flights were added, and I thought it would be nice if one could combine that. And now it's worked out.

[00:04:12] **Lucian Haas:** Did you know that you can take off from the summit ridge?

[00:04:16] **Tim Fritz:** I had a memory of the first time I was up there, but that was a long time ago, that it doesn't go straight down everywhere. I knew that. And nowadays, you can check everything again precisely using video footage from the RZMAT, Google Maps, photos, and all that. But I could only be 100 percent sure, or 99 percent sure, once I was up there and saw, okay, the glider fits there and the snow is laid out in a way that it works. So the idea was there. I already thought it could work, but it was only when I was up there that I was sure it would.

[00:04:59] **Lucian Haas:** So you were up there once at 14? Exactly. And now the second time? Yeah. How old are you now? 37. Okay, so that's quite a long time. And you planned, I want to fly down from there. I can imagine that. But you

didn't go back up beforehand to check, to say that it's actually possible.

[00:05:18] **Tim Fritz:** So over the last few years, it was always like I would have missed the moment. I mean, people do say it's good to go in the autumn. There shouldn't be too much snow yet. It shouldn't be too busy on the mountain. It should be a pretty quiet day, so you'd want to avoid those thermal weddings in the summer, also because of landing down in the valley. Then I thought, this year. I'll take two weeks. I'll go to Zermatt and then I'll build it all up nicely, step by step. I thought I'd go up once, take a look, not bring the glider, go back down, maybe go up again. And as it turned out, I got there at the beginning of those two weeks. There was already 40 cm of fresh snow. The Matterhorn season was actually already over.

[00:06:04] The local mountain guides told me that too. And then I thought, okay, I'll take a look. I'll head up, but the weather isn't that good over the next few days and it's supposed to start snowing again. I'll go up now, but I'll take the paraglider with me just in case. Not that I'm standing up there later with great conditions and thinking, oh, I forgot the paraglider. And that's how it happened—it was actually only the second time I was up there and it worked right away.

[00:06:34] **Lucian Haas:** On the day you flew there, was it still during the ascent where you actually didn't expect to be able to fly? So it was more like, I'll give it a try and I'll take it with me in case the opportunity arises, but actually, the day wasn't one where you'd say, "Today is the day"?

[00:06:51] **Tim Fritz:** The wind forecast was 30-knot gusts and a 20-knot base wind from the west at 4,400 meters. That would have been way too strong and the wrong wind direction. But I had planned to go up first and check it out. That's why, throughout the entire ascent, I didn't really have much hope that it would work at the top. But I already noticed that there's actually no wind during the climb. So, not from any direction—it was pulling up a bit from the north flank, but that wasn't bad. And just before the summit, an Allgäu mountain guide came towards me, and I asked him, and then he said, it's not far anymore, it's super beautiful up there. Then I asked, what's it like up there? Is there a lot of wind? He said there's no wind at all.

[00:07:36] Then I thought, cool, but no wind at all. That's not so great either, because you don't really want to start forward on a mountain like that. But better than too much. And then a little spark of hope started to grow that maybe it could work after all.

[00:07:54] **Lucian Haas:** And then it worked too?

[00:07:56] **Tim Fritz:** Then it worked. There was zero wind at the summit. That means you had to start forward? I had to start forward, no chance of starting backward. I would have much, much preferred to start backward. I would have also preferred to start towards the north.

[00:08:14] But you needed the summit slope to get those three or four forward running steps.

[00:08:24] **Lucian Haas:** Would you have even been able to

[00:08:26] **Tim Fritz:** be able to stop? Yeah, I had planned to take three steps. And when I saw the ski and felt and realized that it was there above me, I just kept accelerating. If that hadn't happened, you could have still stopped. But of course, on a very, very narrow edge, you don't need to stumble in a situation like that.

[00:08:51] **Lucian Haas:** Do you get a rush as an experienced alpinist? Or is it something where you're so concentrated that you just power through it?

[00:09:00] **Tim Fritz:** You're nervous beforehand. But once you decide to do it, just like in any other sport, you're in the flow and so concentrated that you just do what you have to do. I analyzed the launch afterwards and took a look at it. It comes up a bit worse on the right side than on the left side. Even so, there's another brake impulse with the right hand. That didn't happen consciously. I didn't think, "the glider is coming up a bit poorly on the right side, so move a bit to the right, give a bit of brake on the left," but it all happens automatically.

[00:09:44] **Lucian Haas:** Now tell me, what kind of gear do you actually use for that? A lot of people are probably wondering right now, like, how can you start with three steps up there on the Matterhorn?

[00:09:51] **Tim Fritz:** It was actually the case that the gear I had with me isn't my preferred mountain gear, but it worked very well for this. So I had a strapless harness, a small mountaineering harness. And the glider was the current Pace from Skywalk, the lightest certified glider available right now. A single-skin. Exactly. Of course, it's great for hiking up. There's nothing more pleasant than having a kilo in your backpack as an option. And if you had to hike back down, that kilo wouldn't matter either. It's perfect for that. Now, single-skins are actually just easy to launch on a meadow if there's wind.

[00:10:37] But because you can't lay them down as nicely and they settle on the undersurface when they catch the wind, and then when you lay them down again, the lines like to get tangled in the scree or in the sharp rocks, especially in Valais with the slate.

[00:10:55] So I still have a P3, I actually would have preferred to have that one with me; it would have been more solid, and definitely nicer for laying down and starting cleanly. But it was in the check.

[00:11:09] Exactly. So I had very light gear, which was great. But with a different glider, it would have definitely been easier to launch.

[00:11:19] **Lucian Haas:** Matterhorn, well over 4,000 meters high. How did you prepare for that? Because you're not from Valais, you're from the Black Forest, and there aren't any mountains that high there.

[00:11:30] **Tim Fritz:** Yeah, well, I spend a lot of time in the Bernese Oberland. That's only about an hour and a half, forty-five minutes away from us. I'm also in the Valais a lot. Chamonix isn't that far either. That's kind of the advantage of the Black Forest. You can live here in the moderate hills and it's not far to the high mountains. But for work, I'm in the Alps a lot both in winter and summer, so I'm more or less used to the altitude. We've already been to a few other four-thousand-meter peaks this year. So the altitude, that went well. You can also practice climbing here. Not for six hours straight, but you can go climbing for six hours on different routes. And it's also possible right behind the house.

[00:12:17] And the most important thing for the undertaking was taking off and landing. And you can practice that anywhere where you fly for a short ten seconds. Whether it's on a 300-meter mountain near us, on a practice slope, or while tandem flying. That was the preparation.

[00:12:35] **Lucian Haas:** But doesn't it make a difference whether you start at, I don't know, 700 or 800 meters in the Black Forest or at over 4,000 meters? I mean, the air is significantly thinner. Do you notice that during the start with a single skin?

[00:12:49] **Tim Fritz:** I've actually thought about that quite a few times. I figured, well, the air pressure is lower.

[00:12:58] Does the glider feel slower? Does it feel faster? Does it sink more? Does it sink less? I think if you do that at 8,000 meters. We had a meeting recently and David Göttler was there. He started at the Langgapp - Harbert. It's actually like that. The glider needs many, many more steps to be able to start if you were to launch it forward. But at the Matterhorn or even Mont Blanc, I didn't have the feeling that it has a major impact. As soon as you have wind, not at all anyway, because then you use the wind to launch the glider. And even now, how he dived away at the Matterhorn and flew off, I thought that was relatively similar to here with us, not at the Matterhorn, but at the Hasenhorn in Tottenham.

[00:13:47] **Lucian Haas:** Also a horn. Exactly. You just said Mont Blanc. That means the Matterhorn isn't the first four-thousand-meter peak you've flown.

[00:13:56] **Tim Fritz:** Not the first four-thousand-meter peak, yeah.

[00:13:59] My grandpa and the older mountain guides always say that when you fly down with a glider, it's actually kind of cheating, a bit shitty, because you save yourself half of it. And as we know, the more dangerous half or the more exhausting half at least, I absolutely agree with that opinion.

[00:14:23] It's much easier on the knees, the hips, the joints, and for your time. You're back down in ten minutes and can rest at the bottom.

[00:14:32] But I think the mental effort during the ascent is much greater than if you don't have a glider with you, because you still have it in the back of your mind. Everyone who does smaller hikes diligently knows this. You're always thinking: is the wind okay up there? Is it too strong? Am I getting up at the right time? And with something this big, of course, it's even much, much more, that you waste so many mental resources already, and that makes it exhausting too.

[00:14:58] **Lucian Haas:** Is that really the case?

[00:15:01] Do you think those thoughts circling in your head about whether you can start at the top really take up that many resources, like a truly noticeable additional burden?

[00:15:13] **Tim Fritz:** For me, it is. I don't know what it's like for others, but for me, definitely. It's a lot of thinking about it, and then checking the weather again in between to see, is the wind getting stronger? What are the readings in the valley?

[00:15:31] Then turn on the Burn-Hair again and see how the wind changes there. So you're already very preoccupied with checking whether the flight will work or not. Of course, if the conditions are super stable and everything fits, then much, much less. What is it about flying in such high mountains that's so special for you?

[00:15:52] So yeah, the special thing is, I like going up high. And if I can fly down, it's a very, very big safety plus for me. I don't have the alpine hazards, like daytime heating, rockfall,

[00:16:13] not spend the same amount of time on the descent on the mountain, but in the best-case scenario. At Mont Blanc, you fly a bit longer. There, the glider flight with the 16er glider is almost a quarter of an hour. At the Matterhorn, it was a bit shorter. But let's say, after ten minutes, I'm back down and actually out of danger. Plus, I've experienced a beautiful flight and I can also, I can do a 180-degree turn and look at what just happened there in the last few hours. That's what makes it. So the safety plus is definitely right at the very front. And also simply the beautiful experience of being allowed to start from such a mountain, you have to say.

[00:16:59] The mountains just allow it. There's not much we can do about that.

[00:17:06] **Lucian Haas:** Now you're saying safety plus, but this plus is only there if I actually have, basically, ideal starting conditions up there.

[00:17:13] **Tim Fritz:** Exactly. That's what you learn in flight school. When you're at the launch site, the decision is made. And the glider is always just one option, an additional option. And it's obviously important, especially in the high mountains, to say there's Plan A, which is flying, but Plan B, Plan C, Plan D is hiking down or rappelling. So even at the Matterhorn, I had 60 meters of rope with me to rappel. I didn't need the rope a single time because you don't need it for the ascent and you don't need it for flying down. That means I basically carried it up for nothing. But of course, it could have been the case that you have to get back down, and then you have to have everything with you. That means always having the glider only as an option and then saying, if it's not possible to fly, you still have enough time to hike back down.

[00:18:03] At Mont Blanc, it was a bit different. The wind only became good at 3 o'clock. And if you're still at the summit at 3 o'clock, you have to hurry quite a bit to get back down if you can't fly. But there's also the Valois Bivouac in between, where you could say you can sleep for another night. Or you could walk via the 3-peaks route to the Aiguille du Midi. That would have worked too. So, always keep these options in the back of your mind and don't just rely on flying.

[00:18:33] **Lucian Haas:** How long did it take you to climb the Matterhorn? You said the takeoff was at 10 minutes.

[00:18:39] **Tim Fritz:** How long was the ascent? Well, I started from Tesch. So, anyone who's been to Zermatt knows you drive through the Mattertal and then you get to Tesch, and that's where the train starts. You can't drive any further. I slept at the campsite there. I started at 2:30. At night? At night, yeah, exactly. I went to Zermatt by e-bike and then up on foot, and I was at the summit by 10:30. So, 2:30, 3:30, 4:30, 5:30, 6:30, 7:30, 8:30, 9:30, 10:30. 7 hours. And then a bit of time at the summit. Half an hour. So after 7.5 hours, I was in the air. That's far, far, far from it,

[00:19:26] like the fastest people running up there. I mean, the current record for Zermatt, the Matterhorn summit, and back is somehow around 4 hours and 40 minutes. Round trip? Round trip, yeah.

[00:19:37] **Lucian Haas:** Okay, so you're basically 7 hours out. Exactly. You would have had to descend. Yeah. Would those also be

[00:19:43] **Tim Fritz:** another 7 hours, or does it go faster then? No, it goes a bit faster. So if the conditions are right—and they were that day, it was a beautiful autumn day, you couldn't have painted it any better—then afterwards, it's less of a way back down to the Hörnlihütte than it was up from Tesch. So you're back at the hut after 2.5 hours. After 3 hours, you're back at the hut. If you take it easy, of course you can do it much faster, yeah.

[00:20:06] **Lucian Haas:** How often has it happened to you that you've climbed such really high mountains with a glider, where you then actually had to decide at the top, no, I'd rather go down, I can't fly, I don't want to fly?

[00:20:23] **Tim Fritz:** Actually, not that often, because the weather forecasts are already good. It might have been different in the past, but nowadays you can really rely on them. During my very first attempt on Mont Blanc, I actually had a complete normal setup, so an Epsilon 4 or Epsilon 5 with 26 square meters and a normal seat harness. I think it was Success and a heavy rescue carried up on Mont Blanc, but I was also younger then. 16 Kilo, 18

[00:20:56] **Lucian Haas:** Kilograms, what did you have with you?

[00:20:57] **Tim Fritz:** Yeah, it wasn't that much, so there were definitely 15 in total. So probably almost 15 times as much as now at the Matterhorn, and it blew us off the summit up there, so we could hardly stand, and then I carried it down again. Exactly, Benni, who was with me, didn't have a glider with him, so he was happy during the descent.

[00:21:20] **Lucian Haas:** That he had a partner with him who goes down with him.

[00:21:23] **Tim Fritz:** Exactly, for one thing, he had a partner with him who didn't fly away but went down with him, so he didn't have to carry a glider down. Exactly, that was at Mont Blanc.

[00:21:32] How

[00:21:33] **Lucian Haas:** How much did you curse during the descent? Like, saying "shit, I lugged 15 or 16 kilos up there just to glide down like some proud gladiator, and now I have to haul it all back down again."

[00:21:48] **Tim Fritz:** At first, I was already disappointed, but in the second moment, I had to admit that it was actually clear from the bottom that you could have just left the glider down there, because the wind forecast already showed it would be strong. Now, the flight was only part of a larger journey. I had been traveling for two weeks by bike and the final destination was Mont Blanc. That's why the undertaking succeeded anyway. Only the icing on the cake with the glider didn't work out. That's why I was actually happier that the entire undertaking worked out than that the flight didn't work, and on the way down, the backpack was heavy, but not as heavy as when going up.

[00:22:32] **Lucian Haas:** If I'm following you correctly, you're saying a project—you've done something, I assume it was this trip, where you said you wanted to get from the lowest point in Europe to the highest point in Europe. Was that it?

[00:22:44] **Tim Fritz:** Exactly, that was it, yeah. Where is the lowest point in Europe? It's in Nievekerk on the Eisel, if I'm pronouncing that correctly. I hope the Dutch listeners will forgive me if I've said it wrong. And it's minus 12 meters below sea level, right up there, north of Amsterdam. That

[00:23:03] **Lucian Haas:** means you rode your bike from the Black Forest by train to Nievekerk or however you pronounce it, always with the glider on the back, and then you rode up all the rows and everything else until you finally arrived in France.

[00:23:17] **Tim Fritz:** Back then, my mom thankfully took me up there, and then I took off from up there with a trailer on my bike, with skis on it, and ski boots were with me, and the rope and all the mountain gear and the paraglider. How did the Dutch people look when someone with... They were always very interested, it was funny. But I think you got into conversation with people more because of this trailer than if you hadn't had a trailer with you. That's why it was, it was

always super nice. So there in Holland and then in Belgium, then suddenly the Ardennes appeared, where I thought, where is this steep low mountain range coming from? That was also quite exhausting. Exactly, yeah.

[00:23:59] **Lucian Haas:** Did you fly at any point along that route? No, actually not a single time. That means you were out for two weeks, with a trailer, skis and all that stuff, and 15 kilos of flight gear, just to ride from Holland to Mont Blanc, hike up Mont Blanc, and then haul the glider back down again.

[00:24:21] **Tim Fritz:** Or not to fly, yeah. So that was also my first bike trip, my first undertaking on a four-thousander with a paraglider and and and.

[00:24:32] Well, it worked out perfectly, but the thing with the paraglider, that really could have been skipped.

[00:24:40] **Lucian Haas:** What lessons did you learn from that?

[00:24:44] **Tim Fritz:** Prepare better regarding the weather, although of course, if you leave for Holland two weeks in advance, you don't know what the wind will be like on Mont Blanc when you arrive. But also along the way, when opportunities arise to enjoy the journey and not just think about the destination. And that's also what I often notice with Hike and Fly and Climb and Fly—as I said earlier, you have such tunnel vision on the summit and whether you can take off, and because of that, you sometimes lose the enjoyment of the path. I notice that too sometimes when I'm out with my girlfriend or something; you're always so focused on the takeoff and you forget a bit to just sit by the wayside for an hour and let your gaze wander, because you're always thinking, "Yeah, the wind is right now, will it still be right when we arrive?"

[00:25:45] **Lucian Haas:** That means your girlfriend flies too? She flies

[00:25:47] **Tim Fritz:** too. Or

[00:25:47] **Lucian Haas:** Do you fly in tandem?

[00:25:48] **Tim Fritz:** We used to always fly in tandem, and then at some point she said she wants to fly alone now, because then she can steer wherever she wants and doesn't always have to fly where I'm flying.

[00:25:59] **Lucian Haas:** That means you guys go up the mountain together more often, but your experience is that once you have the flying in your head, you notice a bit less of the rest, or you run the risk of noticing at least a bit less of it.

[00:26:13] **Tim Fritz:** Or you have to make a conscious effort to

[00:26:17] not just to think about flying, when it's not just about flying. Sometimes it is only about flying, when you quickly jump up in the evening and then fly down. There have been one or two situations where we said, come on, leave the glider in the car or at home today, let's just go hiking. Then it doesn't matter how long you sit at the summit. Because it's just more relaxed.

[00:26:41] **Lucian Haas:** then in the end.

[00:26:42] **Tim Fritz:** Yeah, exactly.

[00:26:44] Well,

[00:26:44] **Lucian Haas:** As far as I can see, you're basically a professional mountain sports athlete, whatever you call it. So you have your own mountain school, as you call it, in Tottнау and you do ski touring, mountain biking, tandem flying, probably climbing tours and stuff like that, which you offer there. Of all the things you do there, would you say paragliding is the most mentally demanding?

[00:27:16] No. No. Rather?

[00:27:21] **Tim Fritz:** Freeriding and ski touring in the winter, with the snowpack assessment and all the associated alpine hazards, are more mentally demanding. Definitely. So for me, if I were to dive deeper into paragliding now, that would also become more exhausting. But I find that in the winter, it's mentally harder and more tiring to assess things than in the summer. Yeah.

[00:27:59] **Lucian Haas:** Are you then busy during the ascent of such a ski tour? Oh, and what about the descent? Like you're saying now, if I'm hiking up with the glider, can I take off at the top? And what will my flight be like? Like, are you already caught up in that mental carousel?

[00:28:14] **Tim Fritz:** It always depends, I think, a bit on what the goal of the undertaking is. And if you're a passionate skier and mostly into the downhill part, then you're basically hiking up the mountain just to get back down. The ascent is just a means to an end. Are you that kind of person? I'm more like that, yeah. That's more my thing. There are other ski tourers who say, hey, for me it's about the ascent, I want to improve my fitness while going up, and if it's so bad at the top that I have to take the gondola back down, then I do that. That's also absolutely cool if someone trains their fitness that way. For me, it's like, no matter how I get up the mountain, whether I have the paraglider with me or the skis or the mountain bike,

[00:29:01] for me, it's also mainly about the descent. It's about having a nice singletrack down from the mountain. And of course, during the ascent, you're often already thinking about the ride down or the flight.

[00:29:18] **Lucian Haas:** When you go ski touring in the winter, do you often have a glider with you, or do you do without it because you say, no, the descent is so great anyway, so I'd rather go down on skis than fly down with the glider?

[00:29:29] **Tim Fritz:** Yeah, well, someone who has already taken off from the Matterhorn with skis, Ueli Kästenholz, he would correct me there. He's a passionate speedrider—those who are in the snow with skis and have the glider over them, like a small one, just to take off briefly. I tried that too, but I love skiing, the feeling of skiing, too much. I just like being in the snow with my skis and feeling the snow, not just dipping in briefly and taking off again. That's why I wasn't, or speedriding didn't really interest me that much, and I didn't have the glider with me that often at the beginning. But lately, I'm liking it more and more because I'm now trying to experience, or better understand, the best thing the paraglider gives me in the winter too—that the paraglider can simply be a means of transport in the mountains.

[00:30:24] So he can, for example, enable me to do a valley jump without having to go through the valley at the bottom. If I reach the end of the snow on a spring ski tour and want to get to the other side of the valley, then I unpack the paraglider.

[00:30:39] or I use it as a Poor Man's Heli and try to use the permafrost to get somewhere further that I'd otherwise have to climb up by falling or where other people would need a helicopter for. That's why it's always, always more and more in the backpack when going ski touring. And in that case, the small, light gliders are also great again, because you hardly feel them when you have them with you. For

[00:31:07] **Lucian Haas:** Poor Man's Heli, this poor man's helicopter—but you're not using your little Pace, the single skin, for that now?

[00:31:12] **Tim Fritz:** No, it has worked with the Pi before to just glide over a bit. But it's better if you have, let's say, a cross-country glider or a normal paraglider with you, so you can gain altitude and fly to somewhere you'd otherwise have to climb. That's obviously not possible with the small glider.

[00:31:32] **Lucian Haas:** As far as I understand it, I've never gone on a big ski tour. But I know that for the people who do, there's a lot of risk assessment involved. Also a lot regarding avalanche danger and so on, having to plan it out, checking the snow conditions, and stuff like that. From the experience you've gathered, are there things you'd say can be transferred over to flying as well?

[00:31:56] **Tim Fritz:** I think you can

[00:31:59] ...always transfer those experiences from mountaineering to other sports and take a lot with you, regardless of whether it's winter, summer, spring, or autumn. When going ski touring or freeriding, it's very often the case—or not that often, but it's always like this—you look at the avalanche bulletin in the morning, or even the night before, and then decide where to go: which mountains, which slopes, which regions are even an option, where is it too dangerous, where is it less dangerous, where is it maybe even relatively safe, or is the risk very manageable? And then you go there based on the forecast, which is now really incredible and provided for free with avalanche reports and everything from all sorts

of regions.

[00:32:47] and then you get there, but you don't have the guarantee that if you're on slope X, it's actually like it was in the forecast in the avalanche report. You then have to—that's what you call an individual slope decision—you have to look again at whether you do a snow profile there or if you just check if the situation is as described, and it's exactly the same when I walk to the launch site with the paraglider or on a mountain where there is no launch site, no designated one; then I also have to check on-site, is the wind now like it was forecast? In the best-case scenario, it's much, much better, like it was now at the Matterhorn, compared to how it was forecast in the app. In the worst case, it's

[00:33:33] much, much worse, and then I have to hike back down, even though I thought, well, I can definitely fly today. There are definitely parallels there. On-site, before you unpack the glider, clip in, and take off, you have to open your eyes or your senses—not just your eyes, but also your ears and everything else you have at your disposal—to make a decision for yourself.

[00:33:56] **Lucian Haas:** As a mountain guide in the Fahrenheit -Binist, are you a different kind of flyer than someone who doesn't have that kind of background?

[00:34:09] **Tim Fritz:** I think the more experience you gather, the...

[00:34:18] you become more cautious because you know what could happen. If you're completely naive, you might not even know what kind of result could come out if things go wrong. But I also believe that you acquire a larger so-called skillset where you can master more difficult situations. So it goes like that and maybe balances out. But one big point is that when you're training someone, when you might have responsibility for people, when you might have people watching what you do, you already have a responsibility not to do anything stupid. And that makes you more cautious, and you say, hey,

[00:35:05] I don't want to set a bad example here, and then you might end up leaving it out one or two more times,

[00:35:12] what you might have still done maybe ten years ago.

[00:35:15] **Lucian Haas:** Are you more of a risk-taker or more risk-averse when you're out on your own?

[00:35:19] **Tim Fritz:** Yes. I'm definitely more risk-averse, because I think, well, that changes again once you have kids. That

[00:35:29] **Lucian Haas:** So you don't have any yet?

[00:35:29] **Tim Fritz:** No.

[00:35:32] Then you have completely different things happening back in the "back room." Many father and mother friends of mine can confirm that too.

[00:35:42] But when I'm alone, I'm making the decision for myself, and if something happens, it only affects me right now. If I have someone with me, then in that situation, they are responsible for how the rescue goes. He has to watch it happen or she has to watch it happen. And, and, and. So that's one thing,

[00:36:06] why I'm definitely more risk-tolerant. The other thing is that in that situation, I don't have any responsibility for someone else. So when I'm on the mountain, it's very, very often already the case that I have responsibility for the other person, and then of course I make decisions that don't even involve 50% risk, but have to be much, much safer. Because I'm making the decision for the other person. It's like when I go tandem flying. I don't do, I don't train maneuvers there. If I go paragliding alone, then I train maneuvers, but if I'm tandem flying with someone in front, then I'm responsible for making sure that person arrives safely on the ground, and then the decisions are much, much, much, much more defensive, which is also a good thing.

[00:36:55] **Lucian Haas:** If someone comes up to you now and says, Tim, you've already launched from some Vietausers, and now from the Matterhorn and stuff, what do I need to be able to do, what do I have to do to be able to pull something like that off someday? Quite,

[00:37:13] **Tim Fritz:** a lot, a lot, I mean, you could say a lot of paragliding, but that's not really true. You have to do a lot, a lot, a lot of take-offs and landings, because that's what it comes down to. I don't have to know how to fly in thermals. And then you have to be in the mountains a lot and be an experienced alpinist to be able to assess all of that, because then you just have this flight component added on top. It's already not easy to climb a mountain like that to begin with.

[00:37:41] You also don't climb up there alone. And then you have to make the decision about the launch. So first, you have to be a more or less complete and good alpinist in these mountains. Then, at some point, paragliding comes into the picture. You don't do that two weeks after getting your license; you go into the mountains a lot. A lot—which didn't actually do me any good at the Matterhorn, but a lot of ground handling in small, small areas. I've already practiced that. I marked out a small claim here at home on the meadow and said, hey, I'll inflate the glider here and stabilize it above me and I won't step over this marking tape with my feet because there's no room.

[00:38:27] How small was your claim there? It wasn't big, it was two by two meters. Two by two meters? So the glider was outside of this claim, but your feet were supposed to stay inside it at all times.

[00:38:39] **Lucian Haas:** And you say, okay, there's a bit of wind, you'd probably be out of your two meters in three steps. But with a bit of wind, you say I should put a glider on those two by two meters

[00:38:51] **Tim Fritz:** ...set up. Exactly, whether I throw it into the air and it sets itself up, or if I pull it up briefly. But, well, that was specific training. So, out on the meadow next to the house, we also have these rock faces that just require a cliff start. I've practiced that one way or another too. You really have to prepare for that. How do you train cliff starts?

[00:39:22] **Lucian Haas:** Or how did you train cliff starts?

[00:39:24] **Tim Fritz:** On the one hand, by first practicing on a meadow to get the glider over yourself cleanly in a small space. Those two by two meters? Exactly. And then being at the rock and setting up the glider just like you practiced on the small claim, and then jumping off with a headwind. And it's best in an environment where you don't have any obstacles. So, where there are no trees in the way, where you can also glide out cleanly. And surprisingly, there are actually quite a few of those right here in the Black Forest, right on our doorstep. Where you can actually simulate the Matterhorn start, as it was, 100%. Except for the altitude.

[00:40:02] **Lucian Haas:** That means you don't have to go to the high mountains to basically master high-alpine starts.

[00:40:10] **Tim Fritz:** No. Well, I originally studied sciences and I learned there how to

[00:40:19] ...trains situations. And that's always the thing: you create a laboratory condition where you acquire a rough shape. At some point, it becomes a fine shape. Only then can you enter the situation. You're poorly advised if you...

[00:40:35] ...tries to implement it in the final situation without the skills. Then it usually goes wrong. Because you don't know what to do. If

[00:40:45] **Lucian Haas:** When I look at so many pilots—not all of them, but in the various clubs that are known—the word training isn't necessarily one that people associate with paragliding. Instead, people always just want to fly. And not train. How could you change that mindset?

[00:41:05] **Tim Fritz:** change? Well, I don't think it's even wrong at first. Or if people just go paragliding for pleasure, for relaxation, for a change of pace, to meet friends, to clear their heads. I think you only have to train if you want to improve, if you want to achieve goals, if you maybe do it professionally. Then you have to train specifically. It's already good, of course, if you train your starts. I don't think that hurts anyone.

[00:41:41] And if you look at the...

[00:41:44] So there are quite a lot of paragliders who are happy if there's a trail and then drive to the launch site with it. Which is completely understandable, because if I have a complete cross-country flight kit with me, I wouldn't carry that up the mountain either. But even the good cross-country pilots show that, whether it's Maxim or Kriegel or whatever their names are. Or Simon Oberrauner, who was just with you recently. They're all fit. Of course, they have to walk

during the X-Alps, but even at the paragliding World Cup, they're already fit people, and I think that also helps with the flying itself. Even if you think, well, you're just sitting there in this

[00:42:29] harness and you don't actually have to do much, but it is still exhausting.

[00:42:33] **Lucian Haas:** Paragliding is also a lot of mental effort. Sometimes it's more effort in the head than in the body. How can you train your head for paragliding?

[00:42:46] **Tim Fritz:** I don't even know if I'm the right person to give much information on that, because I don't have that much airtime or flight hours; I can count my flights that last over five hours on one hand.

[00:42:59] **Lucian Haas:** So you're more of a mountain-down jumper? Yeah, or

[00:43:02] **Tim Fritz:** I'm more the type who tries to use the paraglider to get from A to B. And A and B usually aren't that far apart. Okay, from one side of the valley to the next. Exactly, or we recently told our group of friends that we'd do a bivouac tour and then flew from Lake Thun to Lake Geneva in three days. Normally, you'd do that in half a day.

[00:43:26] But it was still nice. The

[00:43:28] **Lucian Haas:** ...is the goal. If you have some beautiful moments in between, that's the main thing.

[00:43:34] **Tim Fritz:** Exactly, but training your head while paragliding—that's actually hard for me. After about two hours of flying, I have to concentrate on not drifting off, on not thinking about the next landing spot or the next hut where I'd like to land to have a piece of cake, but really focus on the next goal. It's easier for me when I... How

[00:43:56] **Lucian Haas:** ...what happens? If I imagine that, you climb up the Matterhorn, you say you're on the way for seven hours and you probably have to be very concentrated for those seven hours so you don't make a wrong step or whatever you do. Why do you drift off after two hours of flying?

[00:44:13] **Tim Fritz:** ...right? When I fly in the Alps or the Dolomites, I can stay focused better than when I fly in the low mountains or the flatlands, because in the Alps it's a bit like in the high mountains, you always have something to do. So a valley wind comes back and you have to think about how the valley winds work, what the wind system is like, can I soar up this flank or do I have to center thermals or whatever. It's easier for me to stay focused longer because it's varied. In the Black Forest or the flatlands, I'm bad at it. There, it's often just looking for cloud streets and flying along them. I'm also way too impatient there; I switch to somewhere else much too quickly, while the others just soar along the slope for another 15 strokes until the lift comes, I'm already on the other side of the slope and five minutes later down landing, thinking to myself,

[00:45:08] now you finally notice that you're staying there. And you can compare it: at the Matterhorn, those seven hours fly by. You don't even notice it. At Mont Blanc, seven hours is forever because you're just "trudging" in quotation marks. You just put one foot in front of the other. I always say Mont Blanc is the Feldberg in large scale. It's just a hill. You never need your hands. You never have to hold onto anything. And then it's much, much harder to stay focused. And that's actually how it is for me when flying thermals too.

[00:45:43] The more difficult the situation, the longer I can fly.

[00:45:47] **Lucian Haas:** You've been flying for 15 years now. How has your approach to flying changed over that time? If at all?

[00:45:56] **Tim Fritz:** In the beginning, shortly after getting my license, I didn't fly that much. Back then, skiing and mountain biking were still much, much more important. It wasn't until two or three years after getting my license that flying started to become much, much more of a priority. And at first, I thought, well, flying is just about flying as long and as far as possible. Because at the landing field, even here, it was always just about how long did you fly? Where did you fly to? What route was it? And then I thought, I have to tackle that now. But here, the aviation scene isn't that big anyway. And the people who fly here often just do their own thing. So there isn't really a scene like, or there wasn't 15 years ago, a scene like what I heard Patrick von Kennel say in your podcast, where he said that when they go to the hangar in the evening, everyone is there and they exchange experiences and then they say what time you have to be

where.

[00:46:55] We didn't have that here at all. And then I felt a bit of resignation, thinking I wasn't getting anywhere with cross-country flying. I mean, I do fly cross-country and I'm not a bad pilot, but I'm not making real progress, and I started feeling a bit of that...

[00:47:14] glider soaring to it, or whatever it's called, and I then saw, aha, I can somehow find a greater added value in what the glider can offer me than just sitting at the launch site, parawaiting until it's possible, and then flying from the Black Forest to the Swabian Alb and then taking a six-hour train ride back, which I'd actually like to do at some point just to be able to join the conversation, but I currently lack the skill or even the patience for it. But maybe it'll come.

[00:47:47] **Lucian Haas:** When you flew down the Matterhorn in ten minutes and were at the bottom, was that a "Juchee" moment, or was it also a six-year dream that you'd watched over and over again, and now you've done it and something is complete? Does a sense of emptiness remain?

[00:48:08] **Tim Fritz:** So many people said when they saw the video, they've never seen me so

[00:48:16] seen as wildly happy.

[00:48:20] So there was already a huge amount of joy in the fact that it worked out.

[00:48:25] In the moment after the start and while flying, then I landed at the bottom and I was just super relieved and incredibly happy, and I lay there—I still had the down jacket on, the jacket, the helmet, the goggles, the gloves, I was still hooked into the glider, lying there, I wasn't wearing the crampons anymore, I took them off in the air, but I was lying there on the meadow on my back, looking up at the sky, and I just lay there for at least an hour and was just happy, I was just happy. So probably one of the happiest feelings I've had in my life so far, that was really, that was truly beautiful, that was really, really cool.

[00:49:11] I was really happy about that, and now looking back, when you talk about emptiness—of course, when you talk to people about it, they ask, "What are you doing next? What are you doing next?" And actually, there are things I want to do next, but afterwards it was just like, phew, the project is finished and for now, there's nothing. I don't have to go out and stake a claim next to the house right now, or practice cliff starts, or think about how long it takes to climb the Hörnli -Grad, or whether it's better to go up via the Leone -Grad in Italy or whatever. Now I can fully focus on the winter.

[00:49:51] **Lucian Haas:** And does winter mean going on ski tours again, mainly?

[00:49:56] **Tim Fritz:** Mainly ski touring, yes exactly. Training ski instructors, training mountain guides, going ski touring, being in the mountains with guests, and also having the paraglider with me as much as possible to practice or train for the next projects, like we said earlier.

[00:50:12] **Lucian Haas:** But then there are still projects, even if you say you don't have any yet.

[00:50:16] **Tim Fritz:** Yeah, it's not that simple. I also spoke with someone recently and

[00:50:22] with Bernd, who's a mountain friend from back home, and then he said, well, now you've flown off the actually most famous mountain—the one on the Toblerone, it's everywhere, everyone knows the Matterhorn—you've flown off that, where do you want to fly off next, what's left? And then I thought, well, there are other beautiful mountains too, and I was recently at the Jungfrau, which was a super nice tour, but of course, if I tell someone that, they say, well, that's not it, right? I say, no, it wasn't, but it was still beautiful. Then of course there are the higher mountains, like I mentioned David Göttler earlier, or I was once on the mountain with someone for a very, very long time, he once flew off the Amadablam with a paraglider,

[00:51:08] but I'm a really bad high-altitude mountaineer, so I like it when it's warm and when you can sleep well and stuff. So, I'd have to really, really, really get into it to be able to fly from these high mountains; I don't think that's ever going to be a goal. Stick to your...

[00:51:30] **Lucian Haas:** ...at your limit or mountain guide's limit on your mountains, that's the best way to get back. Out of all these experiences, if you say the Matterhorn, was that like the most fulfilling flight of your life so far?

[00:51:50] **Tim Fritz:** Yes, as described earlier, in terms of hike and fly or climb and fly, it was definitely the most fulfilling flight. It was a feeling of pure luck, something I probably hadn't experienced in flying before, but of course, with such small

[00:52:05] cross-country flight issues, or if you do a very, very long

[00:52:11] ...can save on cross-country flight problems, or if you take a very, very long... When was that? I got my license in 2010, so that's probably when you can talk about the first flight, but my very first flight was at 6 or 7, I don't know exactly, I just know the picture and so on, by that age I think I was already in school and our... Tim Fritz: ...valley floor can be avoided if you do hike and fly, or whatever it is for me, it sounds weird, but it's fulfilling. I can take off right in front of the house with the paraglider and then fly down to Todtnau, land at the bakery to buy some rolls, and then walk back home or briefly walk up to the Hasenhorn and fly back with little thermals. It's incredibly fulfilling because I think, hey, I didn't need a car, I didn't have to take the bus, I didn't need public transport, I just took a glider and it helped me make my activities of daily living possible. I find that fulfilling too, so paragliding itself, having your feet off the ground, maybe the very, very first flight was the most fulfilling, it could just as well be.

[00:53:00] When was that? I got my license in 2010, so you could probably call that the first flight, but my very first flight was when I was 6 or 7, I don't know exactly, I only know the picture and so on, from that age I think I was already in school and our

[00:53:22] the workshop foreman from Sommer's ski school, Roland Lansch—maybe some of you know him too—he had a flight school in Freiburg, but only in the summer, because I think back then you couldn't make a living from it all year round. In the winter, he was the workshop foreman at our ski school and waxed our skis. At the end of the season, Roland said, "Hey, we're going on a ski instructor trip to my flight school, and then we'll do a taster day." I was 6 or 7, as I said, but I had just broken my leg snowboarding shortly before and was totally disappointed that I couldn't join in. I don't think I was an easy kid when I couldn't move, and I wasn't happy there at that practice slope all day; I had to watch the whole time. Eventually, Roland came over and said, "Come on, Tim, now we're flying, and you just have to be able to stand on one leg, and I'll pull you by the..."

[00:54:17] harness forward if the wind is right, and then we did it, and that was the first paraglider in flight. Sometimes I think I should have stuck with it, then maybe I'd be a better cross-country pilot now if I had stayed with it, but that was the first flight, it was quite funny. At 7 years old.

[00:54:33] **Lucian Haas:** sticking it out with a cast on your leg and stuff isn't exactly the easiest thing. That's true, yeah. In your actual flying career with a license, did you ever have some kind of negative experience with an accident where you ended up with a cast or something?

[00:54:53] **Tim Fritz:** So, fingers crossed—knock on wood—I haven't had a paraglider accident here on this table yet.

[00:55:02] I also think that's something you can be happy or satisfied with. It means you've often left your paraglider in the backpack when it could have become dangerous.

[00:55:16] That's why it wasn't a real accident. The day after I got my license, I thought, okay, now I'm going to do some ground handling. Ground handling is important.

[00:55:25] And it was a super gusty day. But at that moment, I was actually really happy when the gust hit, because I thought, okay, now I can inflate the glider. Because before that, I'd been standing on this meadow for 15 minutes, then in the ski lift, and nothing was happening. I thought, it's really starting to winch up there in front. And I also had the Epsilon that I had with me on the upload. Then the gust caught it, and I didn't get it over my head; instead, it stayed in the power zone, 45 degrees in front of me, and I braked it there without putting my hands up to get the glider up, and then it took me 250 meters over the meadow and between the lift cables, and that was definitely a learning experience. A formative experience. That you'd better have a glider under control when the wind comes.

[00:56:13] **Lucian Haas:** It's actually good that you had that right on the first day after the training. Indeed, yes. A safety development came out of it. Tim, thanks for the great story. I'm curious to see what happens if you ever develop a new dream—which mountain or which hike and fly adventure that will become. Thanks for sharing that story. I think some people can take a lot away from that, thinking about it a bit. How do I actually approach these mountain adventures? Where am I maybe being a bit too bold? Should I maybe not do something as cautious? Should I be a bit more careful and sometimes really prefer to prioritize the descent? I think some people will certainly be well-advised by that.

[00:57:00] Thanks for sharing that.

[00:57:02] **Tim Fritz:** Thank you very much, Lucian, for the chance to be here. For the very interesting questions. I think I've reflected on myself and my paragliding more in this time—I don't know how long we've been talking now—than I have in the last 15 years. Thank you very much for that, and also many thanks for the many other podcasts that, I believe, help so many paragliders get better or simply appreciate flying. Thank you. Yes, I'd be happy to.

[00:57:38] **Lucian Haas:** That was episode 171 of Podz-Glidz with Tim Fritz. If you want to hear more of these inspiring and educational stories from the cosmos of paragliding, I would appreciate your support for my work. On my blog looglights.blogspot.com, you can find all the necessary information and links under the "Support" section on how you can keep this project alive with a freely chosen large or small financial contribution. I want to thank all my supporters. See you soon. Fly high, fly long, fly far. Ciao. Yours, Lucian.

Français

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

Show notes

Tim Fritz a réalisé un rêve et a fait du parapente depuis le sommet du Matterhorn.

On peut tout à fait qualifier le Matterhorn d'icône des montagnes des Alpes. Sa cime pyramidale est mondialement connue. Si l'on a en tête les parois rocheuses escarpées, on n'aurait pas forcément l'idée de vouloir y décoller en parapente. Mais il y a des gens qui rêvent précisément de cela. Et il y en a qui réalisent même ce rêve.

Laissez-moi vous présenter : Tim Fritz. L'homme de 37 ans originaire de Todtnau dans la Forêt-Noire n'a gravi le Matterhorn en solo en train qu'au début du mois de septembre 2025. Là-bas, il s'est ensuite propulsé dans les airs avec son parachute Single-Skin depuis un petit champ de neige juste sous le sommet. De nombreuses heures d'ascension ont fini par se traduire par dix minutes de vol.

Dans cet épisode 171 de Podz-Glitz, Tim Fritz raconte cette et d'autres aventures autour du Hike and Fly, Climb and Fly, Bike and Fly et Ski and Fly. Par exemple, un voyage du point le plus bas au point le plus haut d'Europe, au cours duquel il a réussi, finalement, à ne pas prendre la poudre d'armes une seule fois.

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 : By Myself | Artiste : The Grey Room

Bibliothèque audio YouTube

<https://www.youtube.com/watch?v=iaQ73X5cxsY>

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/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>

LIENS vers Tim Fritz

- Tim Fritz' Bergschule Bergwärts : <https://xn--bergwrts-4za.com/>
- Tim Fritz sur Instagram : https://www.instagram.com/_timfritz_/
- Vidéo du décollage au Matterhorn : https://www.instagram.com/_timfritz_/reel/DOWOzZciC8u/

Transcript

[00:00:03] **Tim Fritz:** Ce qui est le plus beau avec le parapente, c'est que j'essaie maintenant, même en hiver, ou mieux encore, de comprendre que le parapente peut simplement être un moyen de transport en montagne. Il peut me permettre, par exemple, de faire un saut de vallée sans avoir à traverser la vallée en bas, quand j'arrive au bout de la neige lors d'une sortie de ski au printemps et que je veux aller de l'autre côté de la vallée. Alors, je sors le parapente et je vole de l'autre côté. Ou alors, je l'utilise comme un pur hélicoptère manuel et j'essaie d'utiliser la thermique pour aller plus loin, là où je devrais normalement monter à pied ou où d'autres personnes auraient besoin d'un hélicoptère pour ça. C'est pourquoi il est de plus en plus présent dans mon sac lors de sorties en ski de randonnée. Et là, bien sûr, les petites ailes légères sont encore super, parce qu'on ne les sent presque pas quand on les a avec soi.

[00:01:02] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:01:05] **Tim Fritz:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:01:09] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Tim Fritz. Et je suis Lucian Haas.

[00:01:17] On peut tout à fait qualifier le Cervin d'icône des montagnes des Alpes. Sa pointe pyramidale est mondialement connue. Quand on a en tête ses parois rocheuses abruptes, on n'aurait pas forcément l'idée de vouloir y décoller en parapente. Mais il y a des gens qui rêvent précisément de ça. Et il y en a qui réalisent même ce rêve. Puis-je vous présenter ? Tim Fritz. L'homme de 37 ans originaire de Tottgau, dans la Forêt-Noire, a gravi le Cervin seul en train au début du mois de septembre 2025. Là-bas, il s'est ensuite propulsé dans les airs depuis un petit champ de neige juste sous le sommet avec son aile single-skin.

[00:02:03] Après des heures d'ascension, il n'y a eu que dix minutes de vol à la fin. Dans cet épisode 171 de Podz-Glitz, Tim Fritz raconte cette aventure et d'autres encore. Tout autour du Hike and Fly, du Climb and Fly, du Bike and Fly et du Ski and Fly. Par exemple, un voyage du point le plus bas au point le plus haut d'Europe, où il a pourtant réussi, au final, à ne pas mettre le pied en l'air une seule fois.

[00:02:32] D'ailleurs, je ne peux vous présenter ce genre d'histoires dans Podz-Glitz que parce qu'il y a des mécènes qui apprécient mon travail sur ce podcast. Ils peuvent me soutenir financièrement. Rejoignez-nous aussi. Vous trouverez toutes les infos nécessaires à ce sujet sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, précisément sur la page Fördern.

[00:02:52] Tim, depuis combien de temps rêves-tu de survoler le Cervin ?

[00:02:57] **Tim Fritz:** Alors, j'ai eu cette idée il y a environ six ans.

[00:03:03] Et depuis, ça m'a toujours tourné dans la tête et j'ai toujours vérifié la météo. Et ça a pris tout ce temps. Oui.

[00:03:15] **Lucian Haas:** Pourquoi était-ce un rêve pour toi, et pourquoi précisément le Cervin ?

[00:03:20] **Tim Fritz:** On allait déjà souvent en Valais avant, pour s'entraîner aux courses de ski ou en vacances avec mamie et papi.

[00:03:28] Et on sait probablement tous que le Cervin est la montagne la plus connue, celle que tout le monde regarde simplement. Et en tant que randonneur ou alpiniste, on aimerait bien se tenir là-haut un jour. Évidemment, il y a beaucoup d'activité sur cette montagne et, autour de tous ces beaux mythes, il y a aussi les histoires disant qu'il se passe énormément de choses. Mais malgré tout, on aurait aimé être là-haut, et j'y suis déjà allé une fois à 14 ans avec l'un de nos moniteurs de ski. Et puis, ces derniers temps, il y a eu de plus en plus de vols, et je me suis dit que ce serait sympa de pouvoir combiner les deux. Et maintenant, ça a marché.

[00:04:12] **Lucian Haas:** Est-ce que tu savais qu'on peut décoller depuis l'arête du sommet ?

[00:04:16] **Tim Fritz:** Je me souvenais de la première fois où j'étais en haut, mais ça remonte à très longtemps, et je savais déjà que ça ne descendait pas partout à la verticale. Je le savais. Et maintenant, on peut vérifier précisément avec des vidéos de la RZMAT, Google Maps, des photos et tout le reste. Mais je n'ai pu être sûr à 100 % ou 99 % que quand j'étais en haut et que j'ai vu : d'accord, l'aile passe par là et la neige est disposée de manière à ce que ça fonctionne. Donc l'idée était là. Je m'étais déjà dit que ça pourrait marcher, mais ce n'est qu'une fois en haut que j'en ai été certain.

[00:04:59] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu es déjà monté là-haut à 14 ans ? Exactement. Et maintenant, c'est la deuxième fois ? Oui. Quel âge as-tu maintenant ? 37. OK, donc ça fait un sacré bout de temps. Et tu t'es dit : je veux m'y envoler. Je m'imagine la scène. Mais tu n'es pas remonté avant pour vérifier, pour te dire que c'est vraiment faisable.

[00:05:18] **Tim Fritz:** Ces dernières années, c'était toujours comme si je ratais le moment idéal. On dit déjà qu'il serait bien d'y aller en automne. Il ne devrait pas encore y avoir trop de neige. Il ne devrait pas y avoir trop de monde à la montagne. Ça devrait être une journée assez calme, donc éviter les fortes ascendances thermiques de l'été, aussi à cause de l'atterrissage en bas dans la vallée. Alors je me suis dit : cette année, je prends deux semaines. Je vais à Zermatt et je prépare tout ça progressivement. Je me suis dit que j'irais une fois en haut, que je regarderais, que je ne prendrais pas l'aile, que je redescendrais, et que j'irais peut-être encore une fois en haut. Et comme ça s'est passé, je suis arrivé là-bas au début de ces deux semaines. Il y avait déjà 40 cm de neige fraîche. La saison du Cervin était en fait déjà terminée.

[00:06:04] C'est ce que m'ont dit les guides de montagne du coin. Et là, je me suis dit : d'accord, je vais voir. Je vais monter, mais la météo n'est pas terrible ces prochains jours et il est censé recommencer à neiger. Je monte maintenant, mais je prends quand même le parapente avec moi. Pas pour que je me retrouve là-haut avec des conditions superbes et que je me dise : ah, j'ai oublié le parapente. Et voilà comment ça s'est passé : c'était en fait la deuxième fois que j'étais là-haut et ça a marché du premier coup.

[00:06:34] **Lucian Haas:** Le jour où tu as volé là-bas, c'était quand même pendant la montée que tu ne comptais pas vraiment pouvoir voler ? C'était genre, je vais essayer et je le prends avec moi au cas où l'occasion se présenterait, mais en fait, ce n'était pas le jour où tu te disais : aujourd'hui, c'est le jour ?

[00:06:51] **Tim Fritz:** Les prévisions de vent annonçaient des rafales à 30 et un vent de base à 20 venant de l'ouest à 4400 mètres. Ça aurait été beaucoup trop fort et dans la mauvaise direction. Mais je m'étais dit que j'allais monter avant pour voir ça de mes propres yeux. Du coup, pendant toute la montée, je n'avais pas vraiment d'espoir que ça passe en haut. Mais j'ai déjà remarqué qu'en fait, il n'y avait pas de vent pendant la montée. Enfin, ça ne venait d'aucune direction, il y avait juste un petit courant ascendant sur le flanc nord, mais ce n'était pas grave. Et juste avant le sommet, un guide de montagne des Allgäuer m'est venu à la rencontre, je lui ai demandé, et il m'a dit qu'il n'était plus loin, que c'était super beau en haut. Alors j'ai demandé : « Comment est-ce là-haut ? Il y a beaucoup de vent ? » Il m'a répondu qu'il n'y avait aucun vent du tout.

[00:07:36] Alors je me suis dit, cool, mais pas de vent du tout. Ce n'est pas idéal non plus, parce qu'on n'aime pas trop décoller vers l'avant sur une montagne comme ça. Mais c'est mieux que trop de vent. Et là, une petite étincelle d'espoir a commencé à apparaître, que ça pourrait peut-être quand même marcher.

[00:07:54] **Lucian Haas:** Et ça a marché aussi ?

[00:07:56] **Tim Fritz:** Et ça a marché. Il n'y avait aucun vent au sommet. Ça veut dire que tu devais démarrer vers l'avant ? Je devais démarrer vers l'avant, aucune chance de démarrer en arrière. Alors que j'aurais bien, bien préféré démarrer en arrière. J'aurais aussi préféré démarrer vers le nord.

[00:08:14] Mais il fallait la pente du sommet pour réussir ces trois ou quatre pas d'élan vers l'avant.

[00:08:24] **Lucian Haas:** Aurais-tu pu du tout

[00:08:26] **Tim Fritz:** pourrais-tu abandonner ? Oui, je m'étais dit que je faisais trois pas. Et quand je vois le ski et que je sens qu'il est là au-dessus de moi, alors j'accélère encore. Si ça n'avait pas été le cas, on aurait encore pu s'arrêter. Mais bien sûr, sur une marge très, très étroite, et on n'a pas besoin de trébucher dans une situation pareille.

[00:08:51] **Lucian Haas:** Est-ce que tu stresses en tant qu'alpiniste expérimenté ? Ou est-ce que c'est le genre de truc où on est tellement concentré qu'on fait juste les choses sans réfléchir ?

[00:09:00] **Tim Fritz:** Avant, on est nerveux. Mais quand on a pris la décision, comme dans tous les autres sports, on est tellement dans le flow et tellement concentré qu'on fait ce qu'on a à faire. J'ai analysé le départ après coup et je l'ai regardé. Il monte un peu moins bien du côté droit que du côté gauche. Il y a quand même une impulsion de frein avec la main droite. Ça ne s'est pas fait consciemment. Je n'ai pas pensé : « l'aile monte un peu mal du côté droit, alors

déplace-toi un peu vers la droite, donne un peu de frein à gauche », non, tout ça se passe automatiquement.

[00:09:44] **Lucian Haas:** Maintenant, raconte-moi, quel équipement utilises-tu pour ça ? Beaucoup de gens se demandent probablement comment on peut décoller en trois pas là-haut au Cervin.

[00:09:51] **Tim Fritz:** En fait, l'équipement que j'avais avec moi n'est pas mon équipement de montagne préféré, mais il a très bien fonctionné pour ça. J'avais un sellette sans bretelles, donc un petit sellette d'alpinisme. Et l'aile était la Pace actuelle de Skywalk, l'aile certifiée la plus légère qui existe en ce moment. Une aile single-skin. Exactement. Évidemment, c'est super pour monter. Il n'y a rien de plus agréable que d'avoir un kilo dans le sac comme option. Et si on devait redescendre, ce kilo ne ferait pas de différence. Pour ça, c'est top. Par contre, les single-skins, elles sont en fait simples à décoller sur une prairie s'il y a du vent.

[00:10:37] Mais comme on ne peut pas les poser aussi facilement et qu'elles se mettent sur le dessous de la voile quand il y a du vent, et qu'en les remplaçant, les suspentes ont tendance à s'accrocher dans les éboulis ou dans les pierres pointues, surtout en Valais avec l'ardoise.

[00:10:55] Alors, j'ai encore un P3, je l'aurais préféré avoir avec moi, il aurait été plus solide, il aurait sûrement été plus sympa pour se mettre à plat et pour un départ plus propre. Mais il était en contrôle.

[00:11:09] Exactement. Du coup, j'avais un équipement très léger, c'était super. Mais avec une autre aile, ça aurait certainement été plus facile pour décoller.

[00:11:19] **Lucian Haas:** Le Cervin, bien au-dessus de 4000 mètres d'altitude. Comment t'es-tu préparé ? Parce que tu ne viens pas du Valais, tu viens de la Forêt-Noire, il n'y a pas de montagnes aussi hautes là-bas.

[00:11:30] **Tim Fritz:** Oui, alors je vais beaucoup dans l'Oberland bernois. C'est à seulement une heure et demie, quarante-cinq minutes de route de chez nous. Je vais aussi beaucoup en Valais. Chamonix n'est pas si loin non plus. C'est un peu l'avantage de la Forêt-Noire. On peut habiter ici dans les collines tempérées et ne pas être loin des hautes montagnes. Mais professionnellement, je suis aussi beaucoup dans les Alpes en hiver comme en été. Donc je suis plus ou moins habitué à l'altitude. On est aussi déjà montés sur plusieurs autres sommets de plus de 4000 mètres cette année. Donc l'altitude, ça s'est bien passé. On peut aussi s'entraîner à l'escalade chez nous. Pas pendant six heures d'affilée, mais on peut grimper pendant six heures sur différentes voies. Et puis il y a aussi ça juste derrière la maison.

[00:12:17] Et le plus important pour l'expédition, c'était le décollage et l'atterrissage. Et ça, on peut s'entraîner partout où on peut voler quelques secondes. Que ce soit sur une montagne à 300 mètres d'altitude chez nous, sur une pente d'entraînement ou en vol en biplace. C'était ça, la préparation.

[00:12:35] **Lucian Haas:** Mais est-ce que ça ne fait pas déjà une différence de décoller, je ne sais pas, à 700 ou 800 mètres d'altitude dans la Forêt-Noire ou à plus de 4000 mètres ? L'air est nettement plus rare. Est-ce qu'on le remarque déjà au décollage avec un Single Skin ?

[00:12:49] **Tim Fritz:** En fait, j'ai déjà réfléchi à ça à plusieurs reprises. Je me suis dit, bon, la pression atmosphérique est plus faible.

[00:12:58] Est-ce que l'aile semble plus lente ? Est-ce qu'elle semble plus rapide ? Est-ce qu'elle descend plus ? Est-ce qu'elle descend moins ? Je pense que si on fait ça à 8000 mètres. On a eu une réunion récemment et David Göttler était là. Lui, il a décollé au Langgapp - Harbert. Là, c'est effectivement comme ça. L'aile a besoin de beaucoup, beaucoup plus de mouvements pour pouvoir décoller ensuite si on la lançait vers l'avant. Mais au Matterhorn ou même au Mont Blanc, je n'ai pas eu l'impression que ça avait de grandes conséquences. Dès qu'on a du vent, de toute façon plus, parce qu'on utilise alors le vent pour lancer l'aile. Et même maintenant, quand il s'est envolé là au Matterhorn, j'ai trouvé que c'était relativement similaire à chez nous, pas au Matterhorn, mais au Hasenhorn à Tottenham.

[00:13:47] **Lucian Haas:** C'est aussi un horn. Exactement. Tu viens de dire Mont Blanc. Ça veut dire que le Matterhorn n'est pas le premier sommet de plus de 4000 mètres que tu as ?

[00:13:56] **Tim Fritz:** Pas le premier sommet de plus de quatre mille mètres, oui.

[00:13:59] Mon grand-père et les vieux guides de haute montagne disent toujours que quand on descend en aile, c'est en fait un peu de la triche, un peu nul, parce qu'on s'épargne la moitié. Et comme on le sait, la moitié la plus dangereuse ou, en tout cas, la plus fatigante, je suis tout à fait d'accord avec cet avis.

[00:14:23] C'est beaucoup plus agréable pour les genoux, les hanches, les articulations et pour le temps. On est de retour en bas après dix minutes et on peut se reposer là-bas.

[00:14:32] Mais je trouve que l'effort mental pendant l'ascension est bien plus important quand on n'a pas d'aile avec soi, parce qu'on y pense toujours. Tout le monde le sait, ceux qui font aussi de petites randonnées avec assiduité. On se demande toujours : est-ce que le vent sera bon en haut ? Est-ce qu'il ne sera pas trop fort ? Est-ce que je serai en haut au bon moment ? Et pour quelque chose d'aussi grand, c'est bien sûr encore beaucoup, beaucoup plus, on gaspille déjà énormément de ressources mentales et ça rend le truc épuisant.

[00:14:58] **Lucian Haas:** Est-ce vraiment le cas ?

[00:15:01] Tu penses que ça prend vraiment autant de ressources mentales que de se demander si on peut décoller là-haut, que c'est vraiment une charge supplémentaire perceptible ?

[00:15:13] **Tim Fritz:** Pour moi, oui. Je ne sais pas comment c'est pour les autres, mais pour moi, c'est clair. Ça demande beaucoup de réflexion, et entre deux, il faut aussi vérifier la météo et voir si le vent se renforce. Quelles sont les mesures dans la vallée ?

[00:15:31] Ensuite, on rallume le Burn-Hair et on regarde à nouveau comment le vent évolue. On est vraiment très occupé à vérifier si le vol va fonctionner ou pas. Bien sûr, si les conditions sont super stables et que tout est parfait, alors beaucoup, beaucoup moins. Pour toi, qu'est-ce qui est si spécial que de voler dans de hautes montagnes ?

[00:15:52] Alors oui, le truc spécial, c'est que j'aime bien monter en altitude. Et si je peux redescendre en volant, c'est pour moi un énorme avantage en termes de sécurité. Je n'ai pas les dangers alpins, comme le réchauffement diurne, les chutes de pierres,

[00:16:13] ne pas passer autant de temps en descente sur la montagne, mais dans le cas idéal, on vole un peu plus longtemps au Mont Blanc. Là, le vol plané avec la aile 16 dure presque un quart d'heure. Au Cervin, c'était un peu plus court. Mais disons, après dix minutes, on est à nouveau en bas et je suis en fait sorti du danger. En plus, j'ai vécu un beau vol et je peux aussi, je peux faire un virage à 180 degrés et regarder à nouveau ce qui s'est passé là ces dernières heures. C'est ça qui fait la différence. Donc le plus en termes de sécurité est vraiment, vraiment au premier plan. Et aussi, tout simplement la belle expérience de pouvoir décoller d'une telle montagne, il faut bien le dire.

[00:16:59] Les montagnes ne le permettent tout simplement pas. On n'a pas vraiment la main là-dessus.

[00:17:06] **Lucian Haas:** Maintenant, tu parles de sécurité supplémentaire, mais ce "plus" n'est garanti que si j'ai, fondamentalement, des conditions de décollage idéales là-haut.

[00:17:13] **Tim Fritz:** Exactement. C'est d'ailleurs ce qu'on apprend déjà à l'école de vol. Quand on est au décollage, la décision est prise. Et la aile n'est qu'une option, une option supplémentaire. Et là, c'est évidemment important, surtout en haute montagne, de se dire qu'il y a un plan A qui est de voler, mais que les plans B, C et D, c'est de descendre à pied ou en rappel. Donc même au Cervin, j'avais 60 mètres de corde avec moi pour me mettre en rappel. Je n'ai pas utilisé la corde une seule fois, parce que pour la montée on n'en a pas besoin et pour la descente en vol non plus. Ça veut dire que je l'ai en fait transportée pour rien. Mais il aurait bien pu arriver qu'on doive redescendre et alors il faut avoir tout le nécessaire avec soi. Ça veut dire avoir toujours la aile comme une option et se dire que si on ne peut pas voler, on a encore assez de temps pour redescendre.

[00:18:03] Au Mont Blanc, c'était un peu différent. Là-bas, le vent n'est devenu favorable qu'à 3 heures. Et si on est encore au sommet à 3 heures, il faut se dépêcher sérieusement pour redescendre si on ne peut pas voler. Mais il y a aussi le bivouac Valois entre les deux, où on pourrait dire qu'on peut dormir une nuit de plus. Ou alors, on peut passer par la route des trois sommets vers l'Aiguille du Midi. Ça aurait aussi été possible. Donc, il faut toujours avoir ces options en tête et ne pas miser uniquement sur le vol.

[00:18:33] **Lucian Haas:** Combien de temps as-tu mis pour la montée au Cervin ? Tu as dit que le décollage était à 10 minutes.

[00:18:39] **Tim Fritz:** L'ascension ? Alors, j'ai commencé à Tesch. Pour ceux qui sont déjà allés à Zermatt, on prend la voiture à travers la vallée du Mattertal, puis on arrive à Tesch et c'est là que ça commence. On ne peut plus continuer en voiture après ça. J'ai dormi sur le camping. Je suis parti à 2h30. La nuit ? La nuit, oui, exactement. Je suis allé jusqu'à Zermatt en e-bike, puis j'ai continué à pied et j'étais au sommet à 10h30. Donc 2h30, 3h30, 4h30, 5h30, 6h30, 7h30, 8h30, 9h30, 10h30, 11h30. 7 heures. Et puis j'ai passé un peu de temps au sommet. Une demi-heure. Donc après 7h30, j'étais en l'air. C'est très, très, très loin de ça,

[00:19:26] comme les gens les plus rapides qui montent là-haut. Enfin, le record actuel à Zermatt, au sommet du Cervin et retour, est d'environ 4 heures 40. Aller-retour ? Aller-retour, oui.

[00:19:37] **Lucian Haas:** Ok, tu es donc environ 7 heures pour l'aller. Exactement. Tu aurais dû redescendre. Oui. Ce serait aussi

[00:19:43] **Tim Fritz:** encore 7 heures ou ça va plus vite ? Non, ça va un peu plus vite. Enfin, si les conditions sont bonnes et qu'elles étaient là ce jour-là, c'était une magnifique journée d'automne, on n'aurait même pas pu mieux la peindre, alors après ça, il y a moins de chemin jusqu'à la Hörnlihütte qu'en partant du bas de Tesch. Là, on est à la cabane après 2h30. Après 3 heures, on est de nouveau à la cabane. Si on prend son temps, on peut bien sûr aussi aller beaucoup plus vite, oui.

[00:20:06] **Lucian Haas:** À quelle fréquence est-ce qu'il t'est déjà arrivé de gravir de si hautes montagnes avec une aile, où tu as dû vraiment décider en haut : non, je préfère redescendre, je ne peux pas voler, je ne veux pas voler ?

[00:20:23] **Tim Fritz:** En fait, pas si souvent, parce que les prévisions météo sont déjà bonnes. Avant, c'était peut-être différent, mais maintenant on peut déjà s'y fier. Lors de ma toute première tentative au Mont Blanc, j'avais en fait un équipement tout à fait normal, donc une Epsilon 4 ou Epsilon 5 de 26 mètres carrés avec un sellette classique. Je crois que c'était une Success et une grosse récupération qui a été remontée au Mont Blanc, mais j'étais aussi plus jeune à l'époque. 16 kilos, 18

[00:20:56] **Lucian Haas:** Kilo, qu'est-ce que tu avais avec toi ?

[00:20:57] **Tim Fritz:** Non, ce n'était pas autant, enfin il y en avait au moins 15 au total. Donc probablement presque 15 fois plus que maintenant au Matterhorn, et là, ça nous a soufflé en haut du sommet, donc on pouvait presque pas tenir et ensuite je l'ai encore porté en bas. Exactement, Benni, qui était avec moi, n'avait pas d'aile avec lui, il était content pendant la descente.

[00:21:20] **Lucian Haas:** Qu'il avait un partenaire avec lui qui descendait avec lui.

[00:21:23] **Tim Fritz:** Exactement, d'une part, le fait qu'il avait un partenaire avec lui qui n'a pas fini par être éjecté, mais qui descend avec lui, et qu'il n'a pas besoin de porter une aile en descendant. Exactement, c'était au Mont Blanc.

[00:21:32] Comment

[00:21:33] **Lucian Haas:** Tu as beaucoup juré pendant la descente ? Genre, « putain, j'ai trimé pour monter 15 ou 16 kilos juste pour pouvoir glisser comme un fier gladiateur, et maintenant je dois tout redescendre ».

[00:21:48] **Tim Fritz:** Sur le coup, j'étais déjà déçu, mais au second moment, j'ai dû admettre que c'était en fait déjà clair dès le départ : on aurait pu simplement laisser l'aile en bas, parce que les prévisions de vent indiquaient déjà qu'il y en aurait beaucoup. Maintenant, le vol n'était qu'une partie d'un voyage plus large. J'étais parti deux semaines à vélo et le but final était le Mont Blanc. C'est pour ça que l'expédition a quand même fonctionné. Seul le petit plus avec l'aile n'a pas marché. Du coup, j'étais plus content que l'ensemble de l'expédition ait réussi que de voir que le vol n'avait pas fonctionné, et pour la descente, le sac à dos était certes lourd, mais plus léger qu'à la montée.

[00:22:32] **Lucian Haas:** Si je comprends bien, tu dis qu'il y a eu un projet, tu as fait, je suppose que c'est ce voyage, tu as fait un truc où tu as dit : je veux aller du point le plus bas d'Europe au point le plus haut d'Europe. C'était ça ?

[00:22:44] **Tim Fritz:** Exactement, c'était ça, oui. Où se trouve le point le plus bas d'Europe ? Il est à Nievekerk, sur l'Eisel, si je le prononce correctement. J'espère que les auditeurs néerlandais me pardonneront si je me suis trompé de prononciation. Il est à moins 12 mètres sous le niveau de la mer, juste là-haut, au nord d'Amsterdam. C'est

[00:23:03] **Lucian Haas:** ça veut dire que tu es parti de la Forêt-Noire en train jusqu'à Nievekerk ou peu importe comment ça se prononce, avec ton vélo, en ayant toujours la aile derrière, et que tu as grimpé toutes les rangées et tout le reste jusqu'à arriver finalement en France.

[00:23:17] **Tim Fritz:** À l'époque, ma mère m'a heureusement déposé en haut et je suis parti de là avec une remorque sur le vélo, avec des skis dessus, des chaussures de ski, de la corde, tout l'équipement de montagne et le parapente. Comment les Hollandais regardaient quand quelqu'un arrivait avec... Ils étaient toujours très intéressés, c'était marrant. Mais je pense qu'on entrait plus facilement en conversation avec les gens à cause de cette remorque que si on ne l'avait pas eue avec nous. C'était pour ça, c'était toujours super sympa. Donc là en Hollande et puis en Belgique, les Ardennes sont apparues d'un coup, et je me suis demandé d'où venait ce relief escarpé. C'était aussi assez épuisant. Exactement, oui.

[00:23:59] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as volé à un moment donné sur ce trajet ? Non, en fait, pas une seule fois. Ça veut dire que tu as voyagé pendant deux semaines avec une remorque, avec des skis et tout le reste, et 15 kilos de matériel de vol, pour aller des Pays-Bas jusqu'au Mont Blanc, monter au Mont Blanc à pied, pour ensuite traîner à nouveau l'aile pour redescendre.

[00:24:21] **Tim Fritz:** Ou alors ne pas voler, oui. Enfin, c'était aussi mon premier voyage à vélo, ma première expédition sur un sommet de plus de 4000 mètres avec un parapente et et et.

[00:24:32] Alors, c'était nickel, ça a marché, mais pour le parapente, on aurait vraiment pu s'en passer.

[00:24:40] **Lucian Haas:** Quelles leçons en as-tu tirées ?

[00:24:44] **Tim Fritz:** Mieux se préparer pour la météo, même si bien sûr, quand on part deux semaines à l'avance pour les Pays-Bas, on ne sait pas quel sera le vent sur le Mont Blanc à l'arrivée. Mais aussi pendant le trajet, quand il y a des opportunités de profiter du voyage au lieu de ne penser qu'au but. Et c'est aussi ce que je remarque souvent en Hike and Fly ou en Climb and Fly, comme je l'ai dit tout à l'heure : on a une vision en tunnel sur le sommet et sur le fait de pouvoir décoller, et à cause de ça, on perd parfois le plaisir du chemin. Je le remarque aussi parfois quand je suis en voyage avec ma copine, on est toujours très focalisés sur le décollage et on oublie un peu de simplement s'asseoir au bord du chemin pendant une heure pour laisser son regard vagabonder, parce qu'on se dit toujours : « Bon, là le vent est bon, il sera encore bon quand on arrivera ».

[00:25:45] **Lucian Haas:** Ça veut dire que ta copine vole aussi ? Elle vole

[00:25:47] **Tim Fritz:** aussi. Ou

[00:25:47] **Lucian Haas:** Vous volez en tandem ?

[00:25:48] **Tim Fritz:** Avant, on volait toujours en tandem et puis un jour elle m'a dit qu'elle voulait voler seule, parce qu'ainsi elle pourra diriger elle-même là où elle veut et ne pas toujours devoir aller là où je vais.

[00:25:59] **Lucian Haas:** Ça veut dire que vous allez plus souvent à la montagne à deux, mais selon ton expérience, dès qu'on a le vol en tête, on perçoit un peu moins le reste, ou on risque du moins d'en percevoir un peu moins.

[00:26:13] **Tim Fritz:** Ou alors, il faut se résoudre consciemment à...

[00:26:17] pas seulement à penser au vol quand il ne s'agit pas que de voler. Parfois, il ne s'agit que de voler, quand on saute rapidement le soir pour ensuite redescendre. Il y a aussi déjà eu une ou deux fois la situation où on a dit : viens, laisse l'aile aujourd'hui dans la voiture ou à la maison, on va juste faire de la randonnée. Alors peu importe combien de temps on reste encore au sommet. Parce que c'est tout simplement plus relaxant.

[00:26:41] **Lucian Haas:** puis à la fin.

[00:26:42] **Tim Fritz:** Oui, exactement.

[00:26:44] Eh bien

[00:26:44] **Lucian Haas:** Tu es, d'après ce que je vois, tu es carrément un pro des sports de montagne, peu importe le nom. En fait, tu as ta propre école de montagne, comme tu l'appelles, à Tottmou et tu proposes des randonnées en ski de randonnée, du VTT, du parapente en tandem, probablement des Via Ferrata et tout ça. Parmi tout ce que tu fais là-bas, est-ce que tu dirais que le parapente est le plus exigeant mentalement ?

[00:27:16] Non. Non. Sinon ?

[00:27:21] **Tim Fritz:** Le freeride et les randonnées à ski en hiver, avec l'évaluation du manteau neigeux et tous les dangers alpins qui vont avec, sont plus exigeants pour la tête. En tout cas. Donc pour moi, si je me mettais peut-être plus sérieusement au vol libre, ce serait aussi plus fatigant. Mais je trouve que mentalement, en hiver, c'est plus difficile et plus éprouvant d'évaluer les choses qu'en été. Oui.

[00:27:59] **Lucian Haas:** Est-ce que tu es aussi occupé pendant l'ascension lors d'une telle randonnée ? Oh, comment ça se passe pour la descente ? Enfin, un peu comme ce que tu dis là, en montant avec l'aile, est-ce que je peux décoller en haut ? Et comment sera peut-être mon vol ? Enfin, est-ce qu'on est déjà dans un genre de tourbillon de pensées ?

[00:28:14] **Tim Fritz:** Ça dépend toujours, je pense, un peu de ce que le but de l'expédition est. Et si on est un skieur passionné et qu'on est plutôt là pour la descente, alors on monte la montagne en fait pour pouvoir redescendre. La montée n'est qu'un moyen pour arriver à une fin. Tu es du genre ? Je suis plutôt de ce genre, oui. C'est plutôt mon point de départ. Il y a d'autres skieurs de randonnée qui disent : « Hé, pour moi c'est la montée, je veux améliorer ma condition physique en montant et si en haut c'est tellement mauvais que je redescends en télécabine, alors je le fais. » C'est aussi absolument cool si quelqu'un s'entraîne comme ça. Pour moi, c'est plutôt comme ça, peu importe comment je monte sur la montagne, que j'aie le parapente avec moi ou les skis ou le VTT,

[00:29:01] pour moi, c'est surtout une question de descendre ensuite. C'est une belle descente en singletrack depuis la montagne. Et bien sûr, pendant la montée, on pense souvent déjà à la descente ou au décollage.

[00:29:18] **Lucian Haas:** Quand tu fais des randonnées en ski de randonnée en hiver, est-ce que tu as souvent une aile avec toi ou est-ce que tu t'en passes parce que tu te dis que la descente est déjà super, donc que tu préfères descendre à ski plutôt que de planer avec l'aile ?

[00:29:29] **Tim Fritz:** Oui, alors quelqu'un qui a déjà décollé à ski du Cervin, Ueli Kästenholz, il me corrigerait là. C'est un speedrider passionné, donc ceux qui sont à ski dans la neige avec l'aile au-dessus, une petite pour décoller rapidement. J'ai aussi essayé, mais le ski, la sensation du ski, c'est trop agréable pour moi. J'aime simplement être à ski dans la neige, ressentir la neige, et pas juste plonger dedans brièvement pour décoller à nouveau. C'est pour ça que le speedriding ne m'intéressait pas tant que ça et que je n'avais pas souvent l'aile avec moi au début. Mais ces derniers temps, j'aime ça de plus en plus, parce que j'essaie maintenant aussi en hiver, ou je comprends mieux, le plus beau que le parapente m'apporte : que le parapente peut simplement être un moyen de déplacement en montagne.

[00:30:24] Il peut me permettre, par exemple, de faire un saut de vallée sans avoir à traverser la vallée en bas. Si j'arrive au bout de la neige lors d'une randonnée à ski au printemps et que je veux aller de l'autre côté de la vallée, alors je sors le parapente.

[00:30:39] ou alors je l'utilise comme un Poor Man's Heli et j'essaie d'utiliser la permagelure pour aller plus loin, là où je devrais normalement monter en faisant des rappels ou où d'autres gens auraient besoin d'un hélicoptère. C'est pour ça qu'il est de plus en plus, toujours plus, dans le sac pour les randonnées à ski. Et là, bien sûr, les petites ailes légères sont aussi super, parce qu'on ne les sent presque pas quand on les a avec soi. Pour

[00:31:07] **Lucian Haas:** Pour le "Poor Man's Heli", ce fameux hélicoptère pour les pauvres, tu n'utilises pas ton petit Pace, le Single Skin ?

[00:31:12] **Tim Fritz:** Non, ça a déjà fonctionné avec le Pi pour observer un peu. Mais là, c'est mieux d'avoir, disons, une aile de cross-country ou une aile de parapente normale, pour pouvoir prendre de la hauteur et voler vers un endroit

où il faudrait normalement monter à pied. Avec la petite aile, ça ne passe pas, évidemment.

[00:31:32] **Lucian Haas:** D'après ce que j'ai compris, je n'ai jamais fait de grande randonnée à ski. Mais je sais que pour ceux qui le font, il y a beaucoup de gestion de risques. Surtout à cause des avalanches, du danger, et il faut savoir analyser la situation, comme la qualité de la neige, et tout ça. D'après l'expérience que tu as accumulée là-dedans, y a-t-il des choses que tu dirais qu'on peut transposer aussi au vol ?

[00:31:56] **Tim Fritz:** Je pense qu'on peut

[00:31:59] on transfère toujours ses expériences de montagne à l'autre sport et on en tire énormément, peu importe que ce soit en hiver, en été, au printemps ou en automne. Quand on fait du ski de randonnée ou du freeride, c'est très souvent le cas, ou plutôt c'est toujours le cas, on regarde le bulletin d'avalanche le matin ou même la veille au soir, on décide ensuite où on va, quelles montagnes, quels versants, quelles régions sont envisageables, où c'est trop dangereux, où c'est moins dangereux, où c'est peut-être même peu dangereux ou si le risque est très acceptable, et on y va en fonction des prévisions, qui sont maintenant vraiment incroyables et mises à disposition gratuitement avec des bulletins d'avalanche pour toutes sortes de régions.

[00:32:47] et puis on arrive là-bas, mais on n'a pas la garantie que si on est sur la pente X, que ce soit comme indiqué dans les prévisions du bulletin d'avalanche. Il faut alors, ce qu'on appelle la décision par pente individuelle, se pencher à nouveau pour voir si on fait un profil de neige ou si on regarde simplement si la situation est telle qu'elle est décrite. Et c'est exactement la même chose quand je marche vers le décollage en parapente ou sur une montagne où il n'y a pas de décollage, pas de zone désignée : je dois aussi vérifier sur place si le vent est tel qu'il était annoncé. Dans le meilleur des cas, il est bien, bien meilleur, comme c'était le cas maintenant au Cervin par rapport à ce qui était annoncé dans l'appli. Dans le pire des cas, il est

[00:33:33] bien, bien pire et là, je dois redescendre alors que je pensais, enfin, aujourd'hui je peux voler quoi qu'il arrive. Il y a clairement des parallèles. Sur place, avant de sortir la aile, de s'attacher et de décoller, il faut ouvrir les yeux ou ouvrir ses sens, pas seulement les yeux, mais aussi les oreilles et tout ce qu'on a d'autre à disposition pour prendre sa propre décision.

[00:33:56] **Lucian Haas:** En tant que guide de haute montagne, est-ce que tu es un pilote plus prudent qu'une personne qui n'a pas ce genre de bagage ?

[00:34:09] **Tim Fritz:** Je pense que plus on accumule d'expérience, plus...

[00:34:18] on devient plus prudent parce qu'on sait ce qui pourrait arriver. Quand on est totalement naïf, on ne sait parfois même pas quel pourrait être le résultat si ça tourne mal. Mais je pense aussi qu'on acquiert un soi-disant plus grand ensemble de compétences, qui permet de maîtriser des situations plus difficiles. Donc ça se passe comme ça et ça finit peut-être par s'équilibrer. Par contre, un point important, c'est quand on forme, quand on a peut-être la responsabilité de gens, quand on a peut-être des gens qui nous regardent faire ce qu'on fait, on a déjà une responsabilité à ne pas faire de bêtises. Et qu'à cause de ça, on devient plus prudent et on se dit, hé,

[00:35:05] je ne veux pas servir d'exemple négatif maintenant et on finit peut-être par laisser tomber une ou deux fois de plus,

[00:35:12] ce qu'on aurait peut-être encore fait il y a dix ans.

[00:35:15] **Lucian Haas:** Quand tu es seul, est-ce que tu es plutôt téméraire ou que tu prends des risques ?

[00:35:19] **Tim Fritz:** Oui. Je suis en tout cas plus prudent, parce que, enfin, je pense que ça change encore quand on a des enfants. Ça

[00:35:29] **Lucian Haas:** ça veut dire que tu n'en as pas encore ?

[00:35:29] **Tim Fritz:** Non.

[00:35:32] Alors, on a des dynamiques complètement différentes qui se jouent là-bas, dans le coin. Beaucoup de pères et de mères amis me le confirment aussi.

[00:35:42] Mais quand je suis seul, je prends la décision pour moi et si quelque chose arrive, ça ne concerne que moi pour le moment. Si j'ai quelqu'un avec moi, alors cette personne est responsable, dans cette situation, de la manière dont le sauvetage se déroule. Il doit le regarder ou elle doit le regarder. Et, et, et. Donc c'est une chose,

[00:36:06] pourquoi je suis plus enclin à prendre des risques. L'autre chose, c'est que dans cette situation, je n'ai aucune responsabilité envers quelqu'un d'autre. Donc quand je suis en montagne, c'est très, très souvent déjà le cas que j'aie la responsabilité de l'autre personne et alors, bien sûr, je prends des décisions qui ne comportent même pas 50 % de risque, mais qui doivent être beaucoup, beaucoup plus sûres. Parce que je prends la décision pour l'autre personne. C'est comme quand je fais du vol en tandem. Là, je ne fais pas, je ne m'entraîne pas à des manœuvres. Si je fais du parapente seul, alors je m'entraîne à des manœuvres, mais si je fais du tandem avec quelqu'un devant, alors je suis responsable de ce que cette personne arrive saine et sauve au sol et alors les décisions sont beaucoup, beaucoup, beaucoup, beaucoup plus défensives, ce qui est aussi une bonne chose.

[00:36:55] **Lucian Haas:** Si quelqu'un vient vers toi maintenant et te dit : « Tim, tu as déjà décollé avec certains Vietausers, maintenant aussi du Cervin et tout ça, qu'est-ce que je dois savoir faire, qu'est-ce que je dois faire pour pouvoir réaliser ça moi aussi un jour ? » Tout,

[00:37:13] **Tim Fritz:** beaucoup, beaucoup, enfin on pourrait dire beaucoup de parapente, mais ce n'est pas tout à fait vrai. Il faut faire énormément de décollages et d'atterrissages, parce que c'est là que ça se joue. Je n'ai pas besoin de savoir voler en thermique. Et il faut être beaucoup en montagne et être déjà un alpiniste expérimenté pour pouvoir évaluer tout ça, parce qu'il y a aussi cette composante de vol qui s'ajoute. Déjà, ce n'est pas facile de gravir une telle montagne.

[00:37:41] Il ne faut pas non plus monter là-haut tout seul. Et puis il y a la décision pour le décollage. Donc, d'abord, être un alpiniste plus ou moins complet et bon dans ces montagnes. Ensuite, le parapente finit par s'ajouter. On ne fait pas ça deux semaines après avoir passé son brevet, on va déjà beaucoup en montagne. Beaucoup, enfin, ça ne m'a pas vraiment servi pour le Cervin, mais beaucoup de maniement au sol sur de petites surfaces, dans de petits espaces. Je l'ai déjà entraîné. J'ai délimité un petit claim ici chez moi dans la prairie et je me suis dit : « Hé, c'est ici que je déploie l'aile et que je la stabilise au-dessus de moi, et je ne dois pas dépasser avec mes pieds ce ruban de signalisation, parce qu'il n'y a pas de place. »

[00:38:27] À quel point ton claim était-il petit alors ? Il n'était pas grand, il faisait deux sur deux mètres. Deux sur deux mètres ? Donc l'aile était à l'extérieur de ce claim, mais les pieds devaient toujours rester à l'intérieur.

[00:38:39] **Lucian Haas:** Et tu dis : « OK, il y a un peu de vent, avec trois pas tu serais probablement déjà sorti de tes deux mètres. » Mais avec un peu de vent, tu dis que je devrais mettre une aile sur ces deux mètres par deux mètres...

[00:38:51] **Tim Fritz:** ...déployer. Exactement, est-ce que je le lance en l'air et il se déploie tout seul ou est-ce que je le déploie rapidement. Mais bon, c'était déjà un entraînement spécifique. Donc là, sur la prairie, à côté de la maison, on a aussi des sortes de falaises qui demandent simplement un départ en falaise. J'ai aussi entraîné ça une fois ou deux. Il faut vraiment s'y préparer. Comment on entraîne les départs en falaise ?

[00:39:22] **Lucian Haas:** Ou comment est-ce que tu as entraîné les décollages en falaise ?

[00:39:24] **Tim Fritz:** D'une part, en commençant par s'entraîner sur la prairie pour réussir à mettre l'aile proprement au-dessus de soi dans un espace restreint. Ces deux mètres sur deux ? Exactement. Et puis être au rocher et déployer l'aile de la même manière qu'on l'a entraîné sur le petit terrain, pour ensuite s'élancer avec du vent de face. Et le mieux est de le faire dans un environnement où on n'a pas d'obstacles. Donc là où il n'y a pas d'arbres sur le chemin, où on peut aussi glisser proprement. Et il y en a étonnamment beaucoup ici, juste dans la Forêt Noire, juste devant la porte. Là où on peut en fait simuler le départ du Matterhorn, tel qu'il était, à 100 %. À part l'altitude.

[00:40:02] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'on n'a pas besoin d'aller dans les hautes montagnes pour réussir, en fait, les décollages en haute montagne.

[00:40:10] **Tim Fritz:** Non. Enfin, j'ai étudié les sciences au début et j'ai aussi appris comment on...

[00:40:19] ...les situations devrait s'entraîner. Et c'est toujours pareil, on crée une condition de laboratoire dans laquelle on acquiert une forme générale. À un moment donné, ça devient une forme précise. Et seulement là, on peut se lancer dans la situation. On est mal conseillé si on...

[00:40:35] essaie de le mettre en œuvre sans avoir les compétences dans la situation finale. Là, ça finit généralement mal. Parce qu'on ne sait pas quoi faire. Si

[00:40:45] **Lucian Haas:** Quand je regarde autant de pilotes, pas tous, mais dans les différents clubs qu'on connaît, le mot entraînement n'est pas forcément ce qu'on associe au parapente. Les gens veulent toujours juste voler. Et pas s'entraîner. Comment pourrait-on changer ce mindset ?

[00:41:05] **Tim Fritz:** comment changer ? Enfin, je pense que ce n'est pas du tout blâmable. Ou si les gens vont simplement faire du parapente pour le plaisir, pour se détendre, pour changer d'air, pour voir des amis, pour se vider la tête. Je pense qu'on ne doit s'entraîner que si on veut s'améliorer, si on veut atteindre des objectifs, si on le fait peut-être aussi professionnellement. Alors là, il faut s'entraîner spécifiquement. Ce qui est déjà bien, bien sûr, c'est de s'entraîner au décollage. Je pense que ça ne nuit à personne.

[00:41:41] Et quand on fait comme ça...

[00:41:44] il y a pas mal de parapentistes qui sont contents quand il y a une navette pour aller jusqu'au décollage. Ce qui est tout à fait compréhensible, parce que si j'ai un équipement complet pour le vol de distance avec moi, je ne vais pas le porter jusqu'au sommet. Mais les bons pilotes de vol de distance le montrent déjà, que ce soit Maxim, Kriegel ou peu importe comment ils s'appellent. Ou encore Simon Oberrauner, qui était chez toi il y a peu. Ils sont tous en forme. Bien sûr, ils doivent aussi marcher pour les X-Alps, mais même pour la Coupe du monde de parapente, ce sont déjà des gens en forme et je pense que ça aide aussi pour le vol en soi. Même si on se dit, enfin, on est juste assis dans ce

[00:42:29] sellette et il ne faut pas forcément faire grand-chose, mais c'est quand même fatigant.

[00:42:33] **Lucian Haas:** C'est aussi beaucoup d'effort mental, le parapente. Parfois, plus d'effort mental qu'au niveau physique. Comment peut-on entraîner son esprit pour le parapente ?

[00:42:46] **Tim Fritz:** Je ne sais pas si je suis la bonne personne pour donner beaucoup d'informations, parce que je n'ai pas énormément d'heures de vol ; mes vols de plus de cinq heures, je peux les compter sur les doigts d'une main.

[00:42:59] **Lucian Haas:** Tu es plutôt du genre à faire des sauts en montagne ? Oui, ou

[00:43:02] **Tim Fritz:** Je suis plutôt du genre à essayer d'utiliser le parapente pour aller d'un point A à un point B. Et le point A et le point B ne sont généralement pas si éloignés. OK, d'un côté de la vallée à l'autre. Exactement, ou alors on a dit récemment dans notre groupe d'amis qu'on ferait une randonnée en bivouac et on a alors volé du lac de Thoune au lac Léman en trois jours. Alors normalement, on fait ça en une demi-journée.

[00:43:26] Mais c'était quand même sympa. Le

[00:43:28] **Lucian Haas:** Le chemin est le but. Si on a de beaux moments en chemin, c'est ça le principal.

[00:43:34] **Tim Fritz:** Exactement, mais s'entraîner mentalement en parapente, ça m'est difficile en fait. Après deux heures de vol, je dois me concentrer pour ne pas dériver, pour ne pas penser au prochain point de poser ou à la prochaine cabane où j'aimerais atterrir pour manger un morceau de gâteau, mais vraiment me focaliser sur la prochaine destination. Ça m'est plus facile quand je... Comment

[00:43:56] **Lucian Haas:** ça arrive ? Si je m'imagine ça, tu grimpes au Matterhorn, tu dis que tu vas mettre sept heures et tu dois probablement rester très concentré pendant ces sept heures pour ne pas faire un faux pas ou quoi que ce soit. Pourquoi est-ce que tu décroches après deux heures de vol ?

[00:44:13] **Tim Fritz:** ...quoi ? Quand je vole dans les Alpes ou dans les Dolomites, je reste bien mieux concentré que quand je vole en moyenne montagne ou en plaine, parce que dans les Alpes, c'est un peu comme dans les hautes montagnes, on a toujours quelque chose à faire. Par exemple, il y a une brise de vallée qui revient et il faut se demander comment fonctionnent les treuils, quel est le système de vent, est-ce que je peux planer en montant sur cette flanc ou

est-ce que je dois plutôt centrer la thermique ou quoi que ce soit. Ça m'aide à rester concentré plus longtemps parce que c'est varié. Dans la Forêt Noire ou en plaine, je suis nul. Là, c'est souvent juste chercher des routes de nuages et voler le long. Je suis aussi beaucoup trop impatient, je change de coin bien trop vite alors que les autres font simplement encore 15 passages le long de la pente jusqu'à ce que la déconnexion arrive, moi je suis déjà de l'autre côté de la pente et cinq minutes plus tard en bas pour l'atterrissage et je me dis,

[00:45:08] là tu finis par remarquer que tu restes bien concentré. Et on peut comparer : au Cervin, les sept heures passent comme une lettre à la poste. On ne s'en rend même pas compte. Au Mont Blanc, sept heures, c'est une éternité, parce qu'on ne fait que « trébucher » entre guillemets. On ne fait qu'avancer un pied après l'autre. Je dis toujours que le Mont Blanc, c'est le Feldberg en grand. Ce n'est qu'une colline. On n'a jamais besoin des mains. On n'a jamais besoin de se tenir quelque part. Et du coup, c'est beaucoup, beaucoup plus difficile de rester concentré. Et c'est exactement comme ça que ça se passe pour moi en vol thermique aussi.

[00:45:43] Plus la situation est difficile, plus je peux voler longtemps.

[00:45:47] **Lucian Haas:** Vous pilotez depuis 15 ans maintenant. Comment votre approche de l'aviation a-t-elle évolué avec le temps ? Si elle a changé, en tout cas.

[00:45:56] **Tim Fritz:** Au début, juste après avoir eu mon brevet, je n'ai pas volé beaucoup. À cette époque, le ski et le VTT étaient encore bien plus importants. Ce n'est que deux ou trois ans après l'obtention du brevet que le vol est devenu beaucoup plus prédominant. Et au début, je me disais que voler, c'était juste voler le plus longtemps et le plus loin possible. Parce qu'à l'atterrissage, même chez nous, on ne demandait que : combien de temps as-tu volé ? Où es-tu allé ? Quel était le trajet ? Et là, je me suis dit qu'il fallait que je m'y mette. Mais ici, la scène aéronautique n'est de toute façon pas très grande. Et ceux qui volent ici font souvent leur propre truc. Il n'y a pas vraiment de scène, ou il n'y en avait pas il y a 15 ans, comme celle dont j'ai entendu parler dans ton podcast avec Patrick von Kennel, où il disait que quand ils vont au hangar le soir, chez lui, tout le monde est là, on échange des expériences et on se dit à quelle heure il faut être où.

[00:46:55] Ça n'existait pas chez nous. Et j'ai fini par être un peu résigné, je me suis dit que je n'avançais pas vraiment avec le vol de distance. Je fais déjà des vols de distance et je ne suis pas un mauvais pilote, mais je n'arrive pas vraiment à progresser et j'ai alors un peu...

[00:47:14] le vol en montagne ou je ne sais quoi, et j'ai vu, ah, je peux trouver une valeur ajoutée plus importante dans ce que l'aile peut m'apporter que de simplement rester au décollage à faire du parawaiting jusqu'à ce que ça passe, pour ensuite voler de la Forêt-Noire au Jura suisse et revenir en train pendant six heures, ce que je serais bien content de faire un jour, juste pour pouvoir participer à la conversation, mais pour lequel il me manque actuellement la compétence ou même la patience. Mais peut-être que ça viendra.

[00:47:47] **Lucian Haas:** Auprès du Cervin, quand tu es descendu en dix minutes et que tu étais en bas, est-ce que c'était un "Juchée" ou est-ce que c'était aussi un rêve de six ans, après lequel tu as regardé la vidéo encore et encore et maintenant tu l'as fait, c'est terminé ? Est-ce qu'il reste un vide après ?

[00:48:08] **Tim Fritz:** Alors, beaucoup disent qu'en voyant la vidéo, ils ne m'ont jamais vu comme ça

[00:48:16] jamais vu aussi joyeux.

[00:48:20] C'était donc une immense joie de voir que ça avait marché.

[00:48:25] Au moment du décollage et pendant le vol, puis quand j'ai atterri en bas, j'étais juste super soulagé et incroyablement content. J'étais allongé là, j'avais encore la doudoune, la veste, le casque, les lunettes, les gants, j'étais encore attaché à l'aile, j'étais accroché à l'aile et j'étais allongé là, enfin, je n'avais plus les crampons, je les avais enlevés en l'air, mais j'étais allongé là sur la prairie sur le dos, j'ai regardé vers le ciel et je suis resté là pendant au moins une heure, j'étais juste content, j'étais juste heureux. C'était probablement l'un des sentiments les plus joyeux que j'aie ressentis jusqu'à présent dans ma vie, c'était vraiment, c'était vraiment beau, c'était vraiment, vraiment cool.

[00:49:11] J'étais vraiment super content, et maintenant, avec le recul, quand tu parles de vide, bien sûr, quand on en discute avec des gens, ils te demandent : « Qu'est-ce que tu vas faire ensuite ? Qu'est-ce que tu vas faire après ? » Et en fait, il y a déjà des trucs que j'ai envie de faire, mais juste après, c'était genre : « Ouf, le projet est terminé, et pour l'instant, rien. » Je n'ai pas besoin de délimiter une zone à côté de la maison, de m'entraîner aux départs en falaise ou de me demander combien de temps il faut pour gravir le Hörnli-Grad, ou si on préfère monter par le Leone-Grad en Italie, ou quoi que ce soit. Maintenant, je peux me concentrer à fond sur l'hiver.

[00:49:51] **Lucian Haas:** Et pour toi, l'hiver, ça veut dire principalement faire des randonnées à ski à nouveau ?

[00:49:56] **Tim Fritz:** Principalement faire des randonnées à skis, oui exactement. Former des moniteurs de ski, former des guides de montagne, faire des randonnées à skis, être en montagne avec des clients, mais aussi avoir le parapente avec soi autant que possible pour s'entraîner ou s'exercer pour les prochains projets, comme nous l'avons dit tout à l'heure.

[00:50:12] **Lucian Haas:** Mais il y a quand même des projets, même si tu dis que tu n'en as pas encore.

[00:50:16] **Tim Fritz:** Oui, ce n'est pas si simple. J'en ai parlé avec quelqu'un récemment et

[00:50:22] avec Bernd, c'est un ami de montagne de chez moi, et il m'a dit : « Bon, maintenant tu es descendu du sommet le plus connu, celui qui est sur la Toblerone, il est partout, tout le monde connaît le Cervin, partout dans le monde, tu es descendu de là, tu veux descendre d'où maintenant ? Qu'est-ce qu'il y a d'autre à faire ? » Et j'ai pensé : « Eh bien, il y a aussi d'autres beaux sommets » et je suis allé récemment à la Jungfrau, ce qui était une super belle tour, mais bien sûr, quand je raconte ça à quelqu'un, il me dit : « Bon, ça ne compte pas, non ? » Je réponds : « Non, ça ne compte pas, mais c'était quand même beau. » Ensuite, il y a bien sûr les sommets plus hauts, tout à l'heure j'ai abordé David Göttler, ou j'ai été très, très longtemps avec quelqu'un en montagne, il a fait du parapente depuis l'Amadablam,

[00:51:08] mais je suis un très mauvais alpiniste de haute montagne, enfin, j'aime quand il fait chaud et quand on peut bien dormir et tout ça. Donc, il faudrait que je m'y mette vraiment, vraiment, vraiment sérieusement pour pouvoir voler sur ces hautes montagnes, je ne pense pas que ça devienne un objectif un jour. Schuster bleibt

[00:51:30] **Lucian Haas:** avec tes capacités ou tes guides de montagne, sur tes montagnes, c'est comme ça que tu reviendras le mieux. Parmi toutes ces expériences, quand tu parles du Cervin, est-ce que c'était pour toi le vol le plus gratifiant de ta vie jusqu'à présent ?

[00:51:50] **Tim Fritz:** Oui, comme je l'ai décrit tout à l'heure, en mode Hike and Fly ou Climb and Fly, c'était en tout cas le vol le plus épanouissant, c'était un sentiment de chance, un truc que je n'avais probablement jamais ressenti avant en volant, mais si bien sûr de petites

[00:52:05] s'attaquer aux problèmes de vol de distance ou quand on se lance sur un très, très long

[00:52:11] ...peut vous épargner les problèmes de vol de cross-country ou si on se fait un très, très long... Quand était-ce ? J'ai passé mon brevet en 2010, on peut parler de ce premier vol probablement, mais mon tout premier vol était à 6 ou 7 ans, je ne sais pas exactement, je me souviens juste de l'image et de l'âge, je crois que j'étais déjà à l'école et notre... Peut vous épargner les problèmes de vol de cross-country si vous faites du Hike and Fly ou quelque chose comme ça, pour moi ça sonne bizarre, mais c'est gratifiant, je peux décoller ici juste devant la maison en parapente et ensuite redescendre vers Todtnau, on atterrit chez le boulanger pour acheter des petits pains et puis on remonte à pied ou on va rapidement au Hasenhorn et on revient en volant avec peu de thermique, c'est incroyablement gratifiant parce que je me dis, hé, je n'ai pas eu besoin de voiture, je n'ai pas eu à prendre le bus, je n'ai pas eu besoin de transports en commun, j'ai juste pris un parapente et il m'a aidé à réaliser mes activités quotidiennes. Je trouve ça aussi gratifiant, donc le parapente en soi, avoir les pieds? le sol, peut-être que le tout premier vol était aussi le plus gratifiant, ça peut tout aussi bien être le cas.

[00:53:00] C'était quand ? J'ai passé mon brevet en 2010, on peut donc parler de ce premier vol, probablement, mais mon tout premier vol, c'était à 6 ou 7 ans, je ne sais plus exactement, je me souviens juste de l'image et de l'âge, je crois que j'étais déjà à l'école et notre

[00:53:22] le chef d'atelier de l'école de ski de Sommer, Roland Lansch, peut-être que certains le connaissent aussi, il avait une école de vol à Freiburg, mais seulement en été, parce je crois qu'à l'époque on ne pouvait pas encore en vivre toute l'année et en hiver, il nous préparait les skis à l'école de ski, il était le chef d'atelier et à la fin de la saison, Roland a dit : « Hé, on fait une sortie d'instructeurs de ski chez moi à l'école de vol et on fait une journée d'essai » et j'avais 6 ou 7 ans comme je l'ai dit, mais je m'étais cassé la jambe juste avant en faisant du snowboard et j'étais super déçu de ne pas pouvoir participer et je n'étais pas un enfant facile quand je ne pouvais pas bouger et je n'étais pas content du tout de rester toute la journée sur cette pente d'entraînement, je devais regarder tout le temps et à un moment donné, Roland est venu et a dit : « Viens Tim, maintenant on va voler et tu dois juste être capable de tenir sur une jambe et je te tire par le »

[00:54:17] le sellette vers l'avant si le vent est bon, et on a fait ça, et c'était le premier parapente en vol. Parfois je me dis que j'aurais dû continuer, que je serais peut-être un meilleur pilote de cross-country aujourd'hui si je l'avais fait, mais c'était le premier vol, c'était super drôle. À 7 ans.

[00:54:33] **Lucian Haas:** Continuer avec une jambe dans le plâtre ou un truc du genre, c'est pas vraiment le plus facile. C'est vrai, oui. Est-ce que tu as eu, dans ta carrière de pilote réelle avec licence, une expérience négative avec un accident où tu as fini avec la jambe dans le plâtre ou autre chose ?

[00:54:53] **Tim Fritz:** Alors, on croise les doigts, parce que là, sur la table, je n'ai pas encore eu d'accident en parapente.

[00:55:02] Je pense aussi que c'est quelque chose dont on peut se réjouir ou être satisfait. Ça veut dire qu'on a souvent laissé le parapente dans le sac alors que ça aurait pu devenir dangereux.

[00:55:16] C'est pour ça que je n'ai pas eu de vrai accident. Le lendemain d'avoir passé mon brevet, je me suis dit : maintenant, je vais faire du groundhandling. Le groundhandling, c'est important.

[00:55:25] Et c'était une journée avec des rafales super fortes. Mais à ce moment-là, j'étais vraiment content quand la rafale est arrivée, parce que je me suis dit : « Bon, maintenant je peux gonfler l'aile. » Parce qu'avant, j'étais resté 15 minutes sur cette prairie au niveau du télésiège et il ne se passait rien du tout. Je me suis dit que ça allait vraiment commencer à treuil là devant. Et j'avais aussi l'Epsilon que j'avais avec moi en haut. Et là, la rafale l'a attrapé et je ne l'ai pas eu sur moi, mais il est resté bloqué dans la zone de puissance à 45 degrés devant moi et je l'ai freiné là, sans lever les mains pour que l'aile monte, et là ça m'a envoyé à 250 mètres au-dessus de la prairie entre les câbles du télésiège et ça a été, en tout cas, un apprentissage. Une expérience marquante. Qu'il vaut mieux avoir une aile sous contrôle quand le vent arrive.

[00:56:13] **Lucian Haas:** C'est plutôt bien que ça t'arrive dès le premier jour après la formation. En fait, oui. Ça a donné lieu à une évolution en termes de sécurité. Tim, merci pour ce super récit. Je suis curieux de voir ce que ça donnera quand tu auras un nouveau rêve un jour. C'est-à-dire, quelle montagne ou quelle aventure de hike and fly ça deviendra. Merci pour ce témoignage. Je pense que certains pourront en tirer pas mal de choses pour eux, en y réfléchissant un peu. Comment je m'y prends pour ce genre d'aventure en montagne ? Est-ce que je ne suis pas peut-être un peu trop téméraire par moments ? Est-ce que je ne devrais pas faire preuve d'un peu plus de prudence ? Est-ce que je devrais être un peu plus prudent et parfois vraiment privilégier la descente ? Je pense que certains seront certainement bien conseillés là-dessus.

[00:57:00] Merci pour ce récit.

[00:57:02] **Tim Fritz:** Merci beaucoup, Lucian, de me donner la chance d'être ici. Merci pour les questions très intéressantes. Je pense que durant ce temps, je ne sais pas depuis combien de temps nous parlons déjà, j'ai réfléchi plus sur moi et sur ma pratique du parapente que je ne l'ai fait ces 15 dernières années. Merci beaucoup pour cela, et merci aussi pour les nombreux autres podcasts qui, je pense, aident beaucoup de parapentistes à s'améliorer ou simplement à apprécier le vol. Merci à toi. Oui, avec grand plaisir.

[00:57:38] **Lucian Haas:** C'était l'épisode 171 de Podz-Glīdz avec Tim Fritz. Si vous voulez écouter encore plus d'histoires inspirantes et instructives issues de l'univers du parapente, je serais ravi de votre soutien pour mon travail. Sur mon blog looglights.blogspot.com, sous la rubrique Soutenir, vous trouverez toutes les infos et liens nécessaires pour maintenir ce projet en vie avec une contribution financière, grande ou petite, de votre choix. Je remercie tous les

contributeurs. À bientôt. Envolez-vous haut, envolez-vous longtemps, envolez-vous loin. Ciao. Votre Lucian.