

Algodonales

Podz-Glidz 24 — Gerhard Ganter

Published	2020-03-18
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/algodonales-gerhard-ganter-podz-glidz-24
Duration	00:52:57
Speakers	Gerhard Ganter, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0024-algodonales-gerhard-ganter.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	12 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	15
Show notes	15
Transcript	15
Français	27
Show notes	27
Transcript	28

Deutsch

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

Show notes

Algodonales ist eins der beliebtesten Winter-Fluggebiete in Südspanien. Entdeckt und fliegerisch erschlossen hat es der Deutsche Gerhard Ganter. +++

Algodonales – das wäre wohl ein pittoreskes, aber noch immer recht verschlafenes Bergdorf beziehungsweise Städtchen in Andalusien, wenn dort nicht jeden Winter Hunderte Gleitschirm- und Drachenflieger aus ganz Europa einfallen würden. Der häufig auch kurz Algo genannte Ort ist eine der beliebtesten Destinationen für Gleitschirmreisen in der sogenannten kalten Jahreszeit Europas. In Südspanien kann man freilich des öfteren dann immer noch bei angenehmen Temperaturen im T-Shirt in der Sonne sitzen. Und auch zum Thermikfliegen ist das Klima von Herbst- bis Frühjahr rund um die Sierra de Lijar, dem Hausberg von Algo, prächtig geeignet.

Vor über 30 Jahren lag Algodonales noch im fliegerischen Dornröschenschlaf. Den Flugspot wachgeküsst hat ein Deutscher: Gerhard Ganter. Er flog 1983 als erster Pilot von der Sierra de Lijar, damals noch mit einem Drachen. Und er blieb – aus Liebe zu dem Berg und zu seiner spanischen Frau Ani, die er in Algo kennengelernt hatte.

Jahre später gründete Gerardo, wie er in Spanien gerufen wird, vor Ort das Flugzentrum Ganterfly, über das er Piloten Zimmer zur Miete und auch einen Shuttle-Service samt Betreuung am Berg anbietet. Heutzutage gibt es vor Ort eine ganze Reihe ähnlicher Unternehmen, die alle ihr Auskommen haben. Das Gleitschirmfliegen ist zu einem der wichtigsten lokalen Wirtschaftsfaktoren geworden.

Im Podcast erzählt der heute 68-jährige Gerardo seine Geschichte: Wie er Algodonales entdeckte. Wie die Bevölkerung ihn einst für verrückt hielt, mittlerweile aber auch sehr dankbar ist für die von ihm angestoßene Entwicklung. Er erklärt zudem, was das Fliegen rund um Algo so besonders macht: von den ganz eigenen meteorologischen und thermischen Verhältnissen bis hin zu den Dutzenden, gar Hunderten von Geiern, mit denen man sich als Gleitschirmflieger die Bärte teilen darf.

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:

"Spanish Summer" von Audionautix ist lizenziert unter der Lizenz "Creative Commons Attribution" (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Künstler: <http://audionautix.com/>

- Beschreibung auf Lu-Glitz: Algodonales - ideales Winterfluggebiet (von 2008, aber noch immer in fast allem aktuell)

Links:

- Algodonales - ideales Winterfluggebiet: <https://lu-glitz.blogspot.com/2008/04/algodonales-ideales-winterfluggebiet.html>
- Flugzentrum Ganterfly: <http://www.ganterfly.de/>
- Videos zum Fliegen in Algo auf Area28: <http://area28.de/algodonales-spain>
- Fluggebietsführer zu Algo: <https://xcmag.com/travel-guide/guide-to-algodonales-spain/>

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/03/podz-glitz-24-algodonales.html>

Transcript

[00:00:05] **Gerhard Ganter:** Die Geier kommen manchmal zu uns und fliegen mit uns. Manchmal hat man den Eindruck, dass die vorausfliegen und die Steigen andeuten. Also ich glaube, das ist ja auch ein Übungseffekt, mit den Geiern zu fliegen.

[00:00:32] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:35] **Gerhard Ganter:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Gerhard Ganter, das kennen wahrscheinlich viele schon. Und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Algodonales, das wäre wohl ein pittoreskis, aber noch immer recht verschlafenes Bergdorf bzw. Städtchen in Andalusien, wenn dort nicht jeden Winter hunderte Gleitschirm- und Drachenflieger aus ganz Europa einfallen würden. Der häufig auch kurz Algo genannte Ort ist eine der beliebtesten Destinationen für Gleitschirmreisen in der sogenannten kalten Jahreszeit Europas. In Südsanien kann man freilich des Öfteren dann immer noch bei angenehmen Temperaturen im T-Shirt in der Sonne sitzen. Und auch zum Thermikfliegen ist das Klima von Herbst bis Frühjahr rund um die Sierra de Lijar, dem Hausberg von Algo, prächtig geeignet. Vor über 30 Jahren lag Algodonales noch im fliegerischen Dornröschenschlaf. Den Flugspot wachgeküsst hat ein Deutscher, Gerhard Ganter.

[00:01:33] Er flog 1983 als erster Pilot von der Sierra de Lijar, damals noch mit einem Drachen. Und er blieb, aus Liebe zu dem Berg und zu seiner spanischen Frau Anni, die er in Algo kennt. Jahre später gründete Gerardo, wie er in Spanien gerufen wird, vor Ort das Flugzentrum Gantaflly, über das er Piloten, Zimmer zur Miete und auch einen Shuttle-Service samt Betreuung am Berg anbietet. Heutzutage gibt es vor Ort eine ganze Reihe ähnlicher Unternehmen, die alle ihr Auskommen haben. Das Gleitschirmfliegen ist zu einem der wichtigsten lokalen Wirtschaftsfaktoren geworden. Im Podcast erzählt der heute 68-jährige Gerardo seine Geschichte, wie er Algodonales entdeckte, wie die Bevölkerung ihn einst für verrückt hielt, mittlerweile aber auch sehr dankbar ist für die von ihm angestoßene Entwicklung.

[00:02:22] Er erklärt zudem, was das Fliegen rund um Algo so besonders macht. Von den ganz eigenen meteorologischen und thermischen Verhältnissen bis hin zu den Dutzenden, gar Hunderten von Geiern, mit denen man sich als Gleitschirmflieger die Bärte teilen darf. Das Gespräch mit Gerhard Ganter habe ich vor Ort in Algodonales aufgenommen, mitsamt gelegentlichen Hintergrundgeräuschen des andalusischen Alltags.

[00:02:47] Gerhard, hier in Spanien wirst du Gerardo genannt, was ist dir eigentlich lieber, Gerhard oder Gerardo?

[00:02:51] **Gerhard Ganter:** Das ist mir egal, Gerhard, Gerardo oder Gerard, das ist mir egal. Das heißt, du bist international? Jawohl, jawohl, mir geht es auch um die internationale Fliegerfamilie. Also so eine Illusion von mir ist hier, die internationale Fliegerfamilie zu pflegen. Also sind alle sehr willkommen.

[00:03:12] **Lucian Haas:** Nun sitzen wir hier jetzt gerade bei dir in Algodonales auf deinem Haus. Oben auf dem Dach, wunderschöner blauer Himmel. Ist das so ganz typisch hier?

[00:03:20] **Gerhard Ganter:** Ja, das ist sehr typisch. Das ist sehr, sehr typisch. Also am Anfang war ich ja im Sommer hier und da war ich in einem ganz kleinen Zelt im Eukalyptuswald, so ein inoffizieller Campingplatz mit einem Kiosk und so. Und dann habe ich halt den Kopf rausgestreckt da am Morgen. Und die sagen, da brauchst du nicht schauen, das ist die nächsten drei Monate nur blauer Himmel. Du hast jetzt gesagt, am

[00:03:45] **Lucian Haas:** Anfang war ich hier. Hier in einem Zelt, auf einem Zeltplatz und einem Kiosk. Was heißt Anfang? Wann war das überhaupt? Wie bist du hierhin gekommen und warum?

[00:03:53] **Gerhard Ganter:** Ja, ja, das sind halt viele, viele Zufälle. Viele Zufälle. Gestern Abend habe ich den Leuten erzählt, ja, das Wort Aussteiger gab es damals gar noch nicht. Also ich habe gekündigt, um dann ein bis zwei Jahre Spanien zu genießen. Von welcher Zeit reden wir? Ach so, wir reden von 1983. Okay. Da hast du in Deutschland gekündigt, wo du eigentlich herkommst. Ja, ich war zu der Zeit in Brüssel beschäftigt und war von der Arbeit mal in Madrid. Und das hat mich begeistert. Und ich wollte nach Spanien, weil das war irgendwie meine Illusion. Das habe ich toll gefunden. Und das war dann ein schwerer Entschluss, da zu kündigen, weil die Wirtschaft war auch nicht so gut.

[00:04:39] Ich war mitten in so einer Karriere drin. Und ja, ich habe Diplomkauf gemacht und war dann in Pläning und Preising, hat das geheißen. In Brüssel für John Deere, für die Zentrale von Europa und Nahen Osten für Baumaschinen. Also war schon ein interessanter Job. Aber na ja, meine Eltern haben da verrückt gespielt. Die haben gesagt, so lange studieren und dann alles hinschmeißen. Aber ich habe gedacht, na, manche Personalchefs werden das. Die werden es verstehen. Und manche halt nicht. Und dann, wenn ich nach ein, zwei Jahren wiederkomme und wieder einsteige, irgendwie wird das schon gehen. Wie alt warst du damals?

[00:05:21] **Lucian Haas:** Ja, da war ich so um 32. Und dann bist du nach Spanien gegangen und hast gesagt, hier ist es so schön, ich lasse den Job sein.

[00:05:30] **Gerhard Ganter:** Ja, ja, genau. Ich wollte zuerst, dass die mich mit meinem Gehalt aus Brüssel nach Spanien versetzen. Und das wäre natürlich toll gewesen. Aber das ging leider nicht. Und dann habe ich eben gekündigt. Und jetzt kommt natürlich dazu. 1981 habe ich Drachenfliegen gelernt. Und dann habe ich natürlich meinen Drachen auf dem Auto, im Auto, zuerst im Auto. Das war so ein Kurzparkding auf zwei Meter. Auf dem Beifahrersitz ist mein Drachen gelegen. Und ich bin halt dann nach Spanien gefahren und habe dann mal Sprachkurs gemacht. Mal da, mal dort, mal ein bisschen fliegen. Und das Entscheidende war dann in Malaga. Da war ich in Malaga im Sprachkurs. Und dann habe ich natürlich nach einem Drachenflieger gesucht. Und ich habe meinen Freund Antonio gefunden. Der hat damals schon Drachen geflogen hier in Spanien.

[00:06:18] Dann bin ich halt mit dem dann nach Grasalema gefahren. Am Wochenende war da Treffpunkt in Grasalema. Haben wir da gefrühstückt. Und dann ging es zum Fliegen. Und da waren Engländer dabei. John, so hat er geheißen. Und noch ein paar Spanier. Und ein paar Spanier, die gerne wollten, aber kein Material hatten. Jedenfalls waren da 50 Leute. Wir haben uns getroffen da in Grasalema. Grasalema ist ja der Hauptort von dem Parque Natural de Grasalema. Also Naturpark von Grasalema. Das war auch damals schon Naturpark? Das war damals nicht Naturpark. Und wir durften da fliegen. Inzwischen ist das anders. Und das kann man von hier sehen. Das sind die tollen Berge da drüben, südlich von hier.

[00:07:05] Und da war ein ganz idealer Stadtplatz. Richtung West, Nordwest. Allerdings musste man vom Pass, Puerto la Paloma, musste man die Drache noch 100 Höhenmeter hochtragen. Aber ich war ja Anfänger. Und manchmal haben die Knie gezittert und so. Und dann hat es sich gelohnt, da mal zu starten. Weil der Höhenunterschied war 1100 Meter. Wir sind da gelandet, wo heute der Stausee ist. Der war damals auch noch nicht da? Der war nicht da, nein. Das war 1983, wie gesagt. Dann ging das halt weiter mit den Leuten. Ich bin dann mal so jedes Wochenende hergekommen von Malaga. Mal hier geblieben. Und dann waren wir eben auf dem Stadtplatz da.

[00:07:51] Auf dem El Coros heißt der Berg. Und dann kamen die Leute halt von hier und sagten, ja, wir haben da einen Berg. Und den sieht man auch von da drüben. Der Berg hier von Algodonales, Sierra de Lija. Also der wäre ringsherum frei. Theoretisch könnte man in jede Richtung starten. Aber da ist noch nie jemand geflogen. Und es ist auch kein Startplatz da und nichts. Und das hat mich halt dann sehr interessiert. Ich habe gedacht, das muss ja ideal sein. Dass das Wetter ideal ist, habe ich schon gesehen.

[00:08:26] Und dann bin ich da halt mal eine Woche hier geblieben. Und habe da versucht, hochzufahren. Die Leute mussten aus dem Auto aussteigen, um mich über die Felsen zu weisen. Also war sehr kritisch. Sehr, sehr schlechter Weg. Aber na ja, wenn man Illusionen hat und so, dann macht man das halt. Na ja, da sind wir halt hoch. Dann habe ich mal auf der Seite, auf der Seite geschaut. Und klar, das war verlockend. War prima.

[00:08:53] **Lucian Haas:** Bist du denn da schon rausgestartet? Oder es ging noch gar nicht? Ja, ich

[00:08:56] **Gerhard Ganter:** weiß auch nicht, wieviel Mal, dass ich hochgefahren bin, bevor ich mich getraut habe.

[00:09:02] **Lucian Haas:** Ich habe

[00:09:02] **Gerhard Ganter:** am Südost ungefähr, wo der Südost-Startplatz ist heute, da habe ich halt ein paar Büsche weg und ein paar Steine weg. Und mit dem Drachen braucht man ja nicht so viel Platz, wenn der Wind passt. Und dann bin ich da mal geflogen. Und das war halt der Start. Von da ab sind wir dann Südost hier geflogen und West in El Bosque. Den Startplatz in El Bosque, den gab es auch schon. Allerdings, der Weg war noch nicht so weit. Dann musste

man auch noch so einen Kilometer tragen.

[00:09:33] **Lucian Haas:** Das war auch alles noch 1983? Nein, nein, das ist

[00:09:37] **Gerhard Ganter:** so Frühjahr,

[00:09:39] **Lucian Haas:** Sommer 1983. Du hast vorhin am Anfang gesagt, du hättest im Zelt gelebt. Also du warst wirklich so ein Zelt-Nomade.

[00:09:48] **Gerhard Ganter:** Ja, das war aber auch toll. Das war ein ganz kleines Zelt. Ich war wirklich da im Zelt gelebt. Hier unten beim Fluss. Und meine Morgentoilette war da im Fluss. Da sind die Fische gekommen, haben da an den Füßen gekraut oder geküsst. Alles ringsum mit Oleander, Adelfa heißt das auf Deutsch. Und das war toll, tolle Aussicht. Da siehst du die Berge, also ein wunderschöner Platz. Und da habe ich wirklich Monate im Zelt gelebt und halt dann tagsüber fliegen gehen. Meistens habe ich den Drachen auf dem Startplatz gelassen und bin halt wieder runter, wenn der Wind nicht gepasst hat. Gab es ja kein Internet, keine Wettervorhersage, nichts. Passt halt oder passt nicht, dann gehen wir halt wieder heim.

[00:10:35] Mein Fahrer war ein Bäckerlehrling, der hat gar keinen Führerschein gehabt. Aber dem hat halt mein BMW gefallen und der war ganz begeistert, wenn er fahren durfte. Aber der Weg ging schon wirklich

[00:10:47] **Lucian Haas:** bis oben auf den Berg? Ja,

[00:10:49] **Gerhard Ganter:** wir sind dann meistens in, also ich rede jetzt eher von dem ursprünglichen Stadtplatz auf dem Berg von Grasserlema. Da war halt noch das Handicap, dass man 100 Meter hochtragen musste. Aber das war gar kein Problem, weil die Leute waren, ich habe so viele Zaungäste gehabt, die interessiert waren, die das schauen wollten. Das war irgendwie was Neues, was Interessantes. Der Verrückte da, der sich umbringt und so. Und die haben meinen Drachen vorausgetragen. Ich musste nur noch hinterher rennen. Das war halt so. Hast du noch einen Spitznamen irgendwie? El Loco oder sonst

[00:11:24] **Lucian Haas:** irgendwas? Der Verrückte auf Spanisch

[00:11:25] **Gerhard Ganter:** und so? Ne, aber die, also ich habe das jetzt nachträglich öfters gehört. Das war so halt, ja der Verrückte, der bringt sich um und so. Also jetzt kommen Leute auf mich zu und das ist halt natürlich eine Freude für mich. Kommen ab und zu Leute auf mich zu vom Dorf, die gar nichts damit zu tun haben und sagen, was wäre das Dorf ohne, wenn du nicht gekommen wärst.

[00:11:51] **Lucian Haas:** Nun ist das ja eine lange Geschichte. Das ist 1983 hast du gestartet. Heute haben wir 2020. Also da liegen fast 30 Jahre jetzt dazwischen. Wie ging es denn dann weiter? Und ab wann war das so, dass du sagst, ah, ich bleibe in Algodonales und will wirklich rund um die Fliegerei hier irgendwie etwas aufbauen?

[00:12:09] **Gerhard Ganter:** Also das weißt du gar noch nicht, was da der Punkt war.

[00:12:14] Also am Sommer, am Ende vom Sommer, so im September, August war das noch, Ende August, habe ich gedacht, ja jetzt ist gut, jetzt haue ich wieder ab. Und dann habe ich Dani kennengelernt, meine Frau. Und dann war es vorbei halt. Ja, wie es immer so ist.

[00:12:33] Und eigentlich dadurch bin ich hier hängen geblieben. Aber ich muss dazu betonen, ich habe mich echt in den Berg verliebt und dann in die Anni. Also erst der Berg, dann die Anni. Jawohl. Das ist chronologisch, ist das so. Und

[00:12:47] **Lucian Haas:** die Anni hatte keine Probleme mit so einem verrückten Deutschen, der irgendwie sich todesmutig von Bergen stört.

[00:12:52] **Gerhard Ganter:** Ja, der Anni habe ich gesagt, das ist halt, Fliegen ist halt wichtig für mich. Das gehört dazu. Also wenn wir heiraten, dann heirate ich das Fliegen mit. Das gehört dazu. Und da hat sie gesagt, na gut, das mache ich mit. Hat

[00:13:06] **Lucian Haas:** sie denn auch Fliegen gelernt dann von dir?

[00:13:08] **Gerhard Ganter:** Ja, die hat dann mit dem Drachen angefangen. Die hat ihren eigenen Drachen gehabt, mit sehr schönen Farben, in Atlas. Und die hat geübt und die hat es ganz gut gemacht. Aber zum Fliegen ist leider nicht gekommen. Dann kamen halt Kinder irgendwann.

[00:13:24] **Lucian Haas:** Bist du denn mit dem Heiraten dann automatisch ab dem Moment quasi in Algodonale sitzen geblieben und hast gesagt, das ist jetzt meine neue Heimat? Oder wart ihr zwischendurch auch nochmal woanders?

[00:13:35] **Gerhard Ganter:** Nein, nein. Ich bin dann, ja, ja, dann habe ich dann eine kleine Wohnung gemietet und so. Und also wir haben uns 83 kennengelernt und 84 geheiratet. Also es war so ein bisschen Liebe auf den ersten Blick. Und eigentlich habe ich ja gesagt, nee, Spanierin gar nicht. Und ich habe noch Zeit. Ich bin noch jung. Heiraten noch nicht so bald. Aber da hat es mich halt erwischt.

[00:14:00] **Lucian Haas:** Das passiert dann manchmal. Nun hast du hier gewohnt. Am Anfang waren ja wahrscheinlich noch gar nicht so viele Flieger da, mit denen man dann auch irgendwie ein Fluggeschäft machen kann auf gewisse Weise. Hast du denn damals überlegt?

[00:14:12] **Gerhard Ganter:** Nein, nein, absolut nicht. Aber ich habe halt dann ab und zu Artikel geschrieben da im DHV-Magazin und im Fly & Glide Thermik oder wie ist das? Damals geheißen hat. Und habe halt ein bisschen erklärt, was hier ist. Und die Leute haben auch reagiert. Aber das waren halt einzelne Drachenflieger, die halt in Deutschland im Winter nicht arbeiten konnten. Der Dieter, der Zimmermann, ein paar Maurer und so. Und die waren halt eine Zeit lang hier. Dann sind wir halt miteinander fliegen gegangen. Also nicht geschäftlich, sondern so gesellschaftlich. Also ja, ja, Freundschaftshalber und so. Und dann habe ich auch irgendwann mal mein Haus gebaut. Das war 90 bis 92 habe ich mein Haus gebaut.

[00:14:59] Und das ist halt so ziemlich groß ausgefallen. Ich habe da Angst gehabt, dass das eh fertig wird. Und dann habe ich halt ein paar Zimmer hergerichtet zum Vermieten. Aber das war ja keine Menge zum da ein Geschäft draus machen. Allerdings habe ich das von Anfang an immer schon im Auge gehabt. Ich habe halt gesehen, dass das ideal ist und dass da bestimmt Leute kommen zu mir fliegen.

[00:15:24] **Lucian Haas:** Ab wann war es denn dann so weit? Jetzt kamen die ersten, das war für Spaß. Aber dass du gesehen hast, da wird jetzt langsam was draus, mit dem du vielleicht auch dein Leben bestreiten könntest.

[00:15:36] **Gerhard Ganter:** Soweit war es dann später. Aber ich muss jetzt deine letzte Frage habe ich gar nicht beantwortet, wie ich mein Leben bestritten habe. Stimmt. Weil arbeiten gehen hier ist nix. Da kommst du überhaupt nix und ist auch schlecht. Man ist auch schlecht bezahlt und gibt keine Arbeit. Also das ist absolut nix. Wenn man also hier irgendwie existieren will, muss man irgendeine Idee haben, irgendwas machen. Also das erste war das Wollgeschäft. Meine Frau hatte da ein Wollgeschäft mit ihrer Tante zusammen. Und wo wir geheiratet haben, haben wir das übernommen. Dann haben wir also Wolle verkauft. Das klingt natürlich sehr komisch. In dem heißen Andalusien hier Wolle verkaufen. Aber man hat hier

[00:16:22] überhaupt keine Heizung. Die Häuser haben keine Heizung, haben schlechte Isolation. Und im Winter gibt es doch einzelne Tage, die kälter sind. Und dann hockst du da drinnen und zitterst. Die haben auch so ein System. Die haben ein langes Tisch Tuch bis unten auf den Boden. Und dann streckst du die Füße unter den Tisch. Und am Tisch ist ursprünglich so ein Kohleleimer. Und dann nachher später so ein Elektro-Dings. Und dann ist es da warm und von unten kriegst du ein bisschen Wärme. Aber am Rücken ist es eiskalt. Und dann braucht man halt diese Pullis. Und dann ist Wolle ein gutes Geschäft. Und Anni war halt das sowohl Hobby als auch ihr Ding oder als auch Treffpunkt für die Frauen. Das Wollgeschäft war voll. Und die haben praktisch aus den Händen gegessen.

[00:17:08] Die haben gesagt, was soll ich für eine Wolle nehmen? Was für ein Muster? Und Anni hat dann das aufgezeichnet wie so ein Plan mit Abnehmen und Zunehmen und Ärmel und so weiter. Also das Wollgeschäft ist recht gut gelaufen. Und dann nachher, das nächste war auch ein gutes Geschäft. Das war Autoimport. Ich habe dann Gebrauchtwagen, vor allem Geländewagen aus Deutschland importiert. Und das war eine Zeit lang ein gutes Geschäft. Und dann habe ich mein Haus gebaut, so langsam. Und dann irgendwann hat es angefangen mit mehr Zimmer vermieten. Und ab 2000 ungefähr habe ich dann Gruppen gehabt. Natürlich Drachenflieger und später Gleitschirmflieger, die ich dann betreut habe mit Fahrdiensten und Unterkünften und das alles.

[00:17:56] **Lucian Haas:** 2000, da hast du, oder 2001 hast du ja glaube ich sogar mal eine Drachen-WM war das? Weltmeisterschaft?

[00:18:04] **Gerhard Ganter:** Jawohl. War das damit organisiert? Ja, ja, das haben wir hierher geholt. Natürlich aus dem Ding, weil hier mehr Erfahrung und ich habe auch ein bisschen dazu beigetragen. Da haben wir die Drachen-WM hierher geholt. Die Gleitschirmmeisterschaft war in Senes de la Vega. Und das hat hier ganz gut gepasst so. Und das Wichtige dabei ist, ich war dann auch verantwortlich für Start - und Landeplätze. Ich war im spanischen Team, bin mitgeflogen, für die Aufgabenstellung war ich auch dabei. Aber das Wichtigste ist die Startplätze. Also und das war mir also sehr, sehr wichtig. Und da musst du dort sein, wenn du am Weststartplatz, da war ein riesengroßer Caterpillar aktiv.

[00:18:50] Da waren ganze wie sagt man da, lebendige Felsen, wilde Felsen da. Und die mussten wir da zusammenreißen und hunderte von LKWs Erde draufschütten. Und das ist jetzt der Nutzen davon. Da haben wir jetzt einen super idealen Startplatz. Das

[00:19:06] **Lucian Haas:** heißt, der Startplatz, so wie er jetzt ist, geht auf diese Drachen-WM zurück, weil damals halt Geld investiert wurde, um den herzurichten.

[00:19:13] **Gerhard Ganter:** Genau, genau. Das war die Bedingung und Andalusien hat mitgespielt. Da haben wir 200 Drachen gehabt, 160 flexible und 40 Startflügler. Das war die letzte WM, wo die beide zusammen waren. Dann hat uns das dann getrennt. Und dann haben wir 3000 Meter, Quadratmeter Platz gebraucht und drei Startreihen. Und die Drachen waren zwar einen in den anderen reingeschoben. Wir haben Nummern auf den Boden gemacht. Und es war also sehr eng, aber der Startplatz ist halt prima. Und das ist nicht das Einzige, sondern der andere Startplatz war der Südost. Und da habe ich noch den Südstartplatz dazu gemacht. Und der Südstartplatz ist sehr, sehr wertvoll. Wir haben ja hier ein Schwachwindgebiet und es geht sehr oft so, dass wir Südost fliegen morgens, also bis um eins oder so, bis um zwei, je nachdem.

[00:20:08] Und dann zwischen eins und zwei oder zwischen zwei und drei ist dann Süd, kann man Süd raus starten und dann geht es auf West. Und wenn du jetzt den Drachen da stehen hast und verpasstest und dann bist du aufgeschmissen. Aber jetzt mit dem Südstartplatz kann man dann circa eine halbe Stunde oder eine Stunde nach Süd starten. Also braucht man nicht abbauen und am besten nochmal aufbauen. Da haben wir also schon sehr, sehr gute Flüge gemacht von dem Südstartplatz. Und

[00:20:37] **Lucian Haas:** war das die Drachen-WM 2001? Wann fing es denn auch hier so an, dass das so zum großen Gleitschirmspot eigentlich wurde? War das auch so um die Zeit, dass es damit dann bekannt wurde? Ja,

[00:20:48] **Gerhard Ganter:** das war so circa 30 Jahre, 30 Jahre oder 20 Jahre aufbauen. Weil ich habe halt dann Stadtplätze haben wir dann hergerichtet selber halt, ein paar Freunde und so. Dann habe ich mal eine Meisterschaft organisiert und dann, ja, ja, die Gemeinde, ja, ja, wir tun den Weg so ausbessern und so. Und am Tag vorher war noch nichts getan. Die haben nur immer versprochen und das ist so grausam. Das glaubst du ja noch. Jedenfalls kam da nichts. Und dann habe ich halt selber mit der LKW sind wir dann am letzten Tag vorher hochgefahren und mit der Hacke dann in jedes Schlagloch ein bisschen Erde und so. Man musste selber vorwärtskommen, auf die Gemeinde verlassen. War noch nie was.

[00:21:33] Und wenn das halt nicht die Euphorie, die Illusion und so wäre, dann hätte ich da gesagt, nee, lass die Meisterschaft, fertig, haben wir ein Haus. Also ich habe da schon drüber, drum gekämpft. Du

[00:21:44] **Lucian Haas:** sagtest ja auch am Anfang waren hauptsächlich Drachenflieger, die kamen. Wann war so auch der Schwung, wo du gemerkt hast, ah, jetzt kann

[00:21:51] **Gerhard Ganter:** man mehr Gleitschirmflieger geben? Das ist schon richtig. Ab der Weltmeisterschaft ist das bekannter geworden, automatisch durch Publizität halt und so. Und an der Weltmeisterschaft, da waren 40 Nationen da, Drachenflieger. Und das spricht sich dann schon rum irgendwie. Und dann ab 2000 habe ich auch Gruppen betreut dann. Und es ging dann von Jahr zu Jahr mehr. Und jetzt haben wir also in den Hauptmonaten zwei bis drei Busse voll zum Betreuen. Was

[00:22:25] **Lucian Haas:** heißt Hauptmonate? Also was ist so die Hauptflugzeit hier aus deiner Erfahrung

[00:22:29] **Gerhard Ganter:** heraus? Ja, also wir machen

[00:22:33] Juni, Juli, August machen wir zu, weil meine Meinung ist, dass man da fast überall fliegen kann. In die Alpen oder Mittelspanien, Nordspanien ist meines Erachtens wesentlich interessanter. Hier ist erst mal zu heiß. Und was hier interessant ist, sind die Spätjahr, Winter und Frühjahr. Also die Hauptsaison ist Oktober, November und März. Und das sind halt viele Argumente von den Leuten. Ich frage die Leute, warum die herkommen. Ein Großteil meiner Kunden, die kommen jedes Jahr oder vielleicht jedes Jahr zweimal. Und die Argumente sind halt viele. Die sagen halt, den Winter verkürzen, wenn Schmuddelwetter ist im November, kommen sie her und hier hat tolle Sonne.

[00:23:21] Man genießt erst mal die Sonne und dann genießt man das Essen, dann genießt man das Flair hier auf dem Dorfplatz. Und das Fliegen kommt natürlich auch dazu, aber ist nicht immer an erster Stelle.

[00:23:34] **Lucian Haas:** Nun hast du ja das hier so quasi mit aufgebaut. Mittlerweile gibt es aber auch eine ganze Reihe anderer Touranbieter. Und es gibt Briten und es gibt Holländer und es gibt Spanier, die da sowas hier machen. Wann ist das eigentlich so gekommen, dass sie gesagt haben, oh, Algodonales ist so gut, da ist genug Platz, um mehrere solche Geschäfte aufzubauen?

[00:23:50] **Gerhard Ganter:** Richtig, richtig, richtig. Im Moment gibt es sechs oder sieben, aber das stimmt schon. Ich habe angefangen und dann kam irgendwann mal eine Flugschule und kamen halt andere Leute zur Betreuung machen. Und klar, ich sehe das nicht unfair. Ich sehe das so, dass der Himmel ist für alle da, der Berg ist für alle da und wir haben alle Platz. Gut, manche meinen dann, ja, das ist so eine Konkurrenz. Also bisher geht es uns gut. Wir haben viele Kunden und es ist also alles in Ordnung bisher. Das einzige Problem, wo ich sehe, und da sind wir auch dran, das zu lösen, es gibt manche Tage, wo es sehr voll ist. Und das kommt aber dadurch zustande, weil verschiedene Busse kommen.

[00:24:39] Also irgendwelche Polen, Tschechen, Portugiesen oder so. Auch so Guides, die kommen her mit mehreren Bussen voll und wenn das mal zusammenkommt, dass drei von hier und zwei von da und drei von da kommen plötzlich, dann ist es plötzlich zu viel. Das kann aber niemand verbieten, außer der Gemeinde. Die Gemeinde kann sagen, der Sportplatz oder der Berg, das gehört mir und du fliegst da oder du fliegst da nicht. Und jetzt kann es sein, dass wir so etwas organisieren, wie an der Dune de Pilar, dass man sich da mit Gruppen, dass die Gruppen sich anmelden müssen und dann maximal so und so viele Leute kommen dürfen.

[00:25:24] **Lucian Haas:** Du sprachst gerade, der Berg gehört ja der Gemeinde und so weiter. Inwieweit unterstützt denn die Gemeinde mittlerweile das Fliegen? Du hast gesagt am Anfang, die haben versprochen, wir bauen dir das, aber sie haben es dann nicht gemacht. Halten die mittlerweile ihre Versprechen oder sagen sie, wir sehen, wir profitieren ja viel von den Fliegern, die alle hierher kommen, jetzt geben wir auch was zurück oder bauen das noch aus, weil wir ein eigenes Interesse daran haben?

[00:25:46] **Gerhard Ganter:** Also die Gemeinde, ich habe ja mein Unternehmen aufgemacht, Centro de Vuelo Gandaflei oder Flugzentrum Gandaflei und die haben mir da schon bestätigt, dass das ein wichtiger ökonomischer Faktor ist, die Fliegerei. Heutzutage ist es viel, viel mehr noch. Die Gemeinde sieht also das ganz klar, dass das der Wirtschaftsfaktor ist im Dorf. Die Leute und die Restaurants, das ist offensichtlich, also die halben Restaurants wären nicht hier, wenn die Gleitschirmflieger nicht hier wären. Das ist eindeutig der Wirtschaftsfaktor, aber die Gemeinde tut trotzdem sehr, sehr wenig. Nach langem Betteln und hin und her haben wir jetzt eine neue Wetterstation, die besser funktioniert wie die alte und ab und zu wird was getan, aber viel versprochen,

[00:26:34] Windsäcke sollen wir kriegen und das und jenes. Und ja, im November ist das so weit, es ist immer noch nicht so weit. Das Projekt, wo wir hatten, die wollten 2 Millionen Euro investieren von Europa, dann ist das wieder in der Schublade gelandet. Jetzt kommt es wieder raus. Also jetzt wird das Projekt durchgeführt, da sollten alle Startplätze super hergerichtet werden, die Straße, die Stromleitung weg. Stromleitung ist meines Erachtens das größte Handicap vom Fluggebiet, die Stromleitung am Westlandeplatz. Das ist immer wieder, das sind 20.000 Volt, das ist ganz, ganz gefährlich. Da tue ich meine Leute immer ganz intensiv, da brauche ich also gar nicht bis zum Boden, wenn du dranhängst und gar nicht bis zum Boden reicht, dann springt der Strom über und dann bist du weg.

[00:27:21] Ist da schon mal jemand drin gelandet? Das ist schon öfters passiert, leider. Der Letzte, der da reingeflogen ist, der hat ein ganz schwarzes Bein gehabt. Aber hat es überlebt? Hat es überlebt, aber das Bein ist wahrscheinlich nicht mehr gebrauchbar, weil das Innen geht alles kaputt, die Nerven, die Blutgefäße und alles. Manchmal sind auch die Unfälle nicht direkt, dass die Leute reinfliegen, sondern die fliegen halt sehr hoch drüber und fliegen sehr hoch den Landeplatz an und dann wollen sie runter und reißen und reißen und reißen den Schirm ab. Das sind die häufigsten Unfälle, die wir hier haben, dass die Leute am Westlandeplatz den Schirm abreißen und das ist so grausam zuzuschauen.

[00:28:06] Du schaust da zu und jetzt reißt er den ab und zack und bang und dann dotzen die auf und machen den Rücken kaputt halt. Also so haben wir schon mehrere Unfälle.

[00:28:18] **Lucian Haas:** Du hast ja als Drachenflieger angefangen, fliegst mittlerweile aber auch Gleitschirm oder ich glaube auch hauptsächlich Gleitschirm. Ja, das ist

[00:28:25] **Gerhard Ganter:** gut. Also ich war halt der Drachenflieger, der Verrückte, der sich umbringt. Das hat mir der jetzige Bürgermeister vor kurzem erzählt. Der bewundert das halt jetzt, weil man jetzt inzwischen so bekannt ist. Also hat niemals jemand gedacht, dass wir jemals so berühmt oder bekannt sind wie zum Beispiel Tarifa für die Surferei. Das schätzen die schon. Was war jetzt die Frage?

[00:28:53] **Lucian Haas:** Der Umstieg von dir, du hast ja als Drachenflieger angefangen, aber irgendwann bist du zum Gleitschirmfliegen gekommen. Wann war das so? Ja, ich habe mich halt so

[00:29:01] **Gerhard Ganter:** kräftig gewährt gegen die Fetzenfliegerei und ich bin dann irgendwann mal, wo die Dinger noch so quadratisch waren, so riesige Zellen, so ganz steilen Hang runtergerannt und das war nichts. Und ich bin auch mit Engländern dann, die Meisterschaften hier gemacht haben, bin ich mit dem Drachen kurz vorher gestartet und mit denen parallel praktisch geflogen und die haben nur eingeklappt und alles weiter, eingeklappt und alles weiter. Und da habe ich gesagt, nein, nein, das ist nichts. Ich sehe halt jetzt, ich bin eine Zeit lang beides geflogen und jetzt nur noch Gleitschirm. Also die Gleitschirme sind wesentlich, wesentlich besser geworden. Ich habe jetzt mehr Vertrauen drin. Das wackelt nicht mehr so wie ich das,

[00:29:45] das war mir halt so unangenehm, dass das so gewackelt hat am Anfang. Nein, das ist jetzt okay. Ich mache da gut mit. Aber ich bin ja lang genug Drachen geflogen, ca. 25 Jahre alle Meisterschaften, alle spanische Meisterschaften und lokale Meisterschaften, andalusische und Liga und so weiter. Ich bin also sehr intensiv Drachen geflogen. Hast du auch mal was gewonnen? Ja, Pokale habe ich ganz viele. Also andalusische Meisterschaft habe ich ab und zu gewonnen, ab und zu zweiter. Also die Boski-Meisterschaft haben wir in der Ostermeisterschaft gehabt, schon über 30 Jahre. Und da habe ich auch ab und zu gewonnen. Und dann war ich halt zweimal auf der Weltmeisterschaft im spanischen Team und ca. fünfmal auf der Europameisterschaft in Slowenien, in den Alpen, in Innsbruck da und verschiedene Orte halt.

[00:30:36] **Lucian Haas:** Kommen wir nochmal kurz auf Algarona. Jetzt, wenn die sagen, okay, du hast das hier aufgebaut, wir sind jetzt für die Gleitschirmflieger so berühmt wie Tarifa für die Keiter und sonst was. Bist du eigentlich mittlerweile Ehrenbürger von Algodonales? Weil die sagen hier, der hat schon viel für uns getan.

[00:30:50] **Gerhard Ganter:** Ja, das ist auch lustig. Ich war mal Festbürgermeister. Was heißt das? Und das heißt, also irgendeine Person, die was getan hat fürs Dorf oder die berühmt ist, einer ist ein Friseur, der hat ein Goya bekommen und so weiter und so fort. Und nee, das war schon schön für mich. Und dann macht halt der Bürgermeister eine Ansprache und übergibt den Schlüssel und dann war ich halt so Ehrenbürgermeister. Das war schon schön. Ist das dann für ein Jahr oder einen Tag? Nee, nee, das stand für ein Jahr und am nächsten Jahr kommt wieder so ein Steiner dran, irgendein Arzt oder sowas. Also es war schon schön. Und dann hat halt der Bürgermeister gesagt, ja, der ist, wie sagt man da, Konsul oder so.

[00:31:36] Der halt das in die Welt verbreitet hat.

[00:31:40] **Lucian Haas:** Wenn man jetzt die Bevölkerung hier anguckt in Algern und alles, gibt es eigentlich, wenn die hier so viele Flieger dann immer sehen, gibt es dann auch mittlerweile so was wie eine heimische Flieger-Community aus dem Dorf, die gesagt haben, wir wollen das auch lernen? Oder ist das eigentlich so, dass sie sagen, das sind diese komischen Internationalen, die Touristen, die kommen hier zum Fliegen, aber mir ist das alles suspekt. Die sind so

erdverbunden, dass die lieber am Boden bleiben wollen. Naja,

[00:32:03] **Gerhard Ganter:** da spricht man natürlich sehr viel drüber hier. Inzwischen sind es irgendwie eine Handvoll oder zwei Handvoll. Und meine Söhne und ich, wir sind schon drei hier. Und dann insgesamt sind es keine zehn vom Dorf, die fliegen. Man hat das Gute in Reichweite und sieht es nicht oder schätzt es nicht. Die Fliegerei wird bei Weiden nicht mehr so gesehen wie damals. Also das ist jetzt hier gang und gäbe. Und die Leute bewundern das, dass der Himmel so bunt ist und dass so viele Leute kommen. Also so verrückt oder so gefährlich wird es inzwischen nicht mehr angesehen.

[00:32:39] **Lucian Haas:** Nun war ja auch am Anfang, war so alles wilde Fliegerei hier. Jetzt in den letzten Jahren sind auch in Spanien ist es etwas kontrollierter geworden. Es gibt Lufträume, wo früher jeder einfach reingeflogen ist und es war nichts. Und mittlerweile gibt es ja auch Diskussionen. Wie sieht hier die Lage rund um Algodonales damit aus?

[00:32:55] **Gerhard Ganter:** Das ist schon unser Problem mit den Lufträumen. Also hier unmittelbar in Algodonales haben wir bis 4000 noch was haben wir eigentlich kein Problem. Das ist kein Luftraum. Und 4000 noch was ist die TMA von Sevilla. Und die TMA von Sevilla ist fast ganz Andalusien. Die haben das mal eingerichtet, da hat keiner nichts gesagt. Und jetzt fliegst du ein klein bisschen nach Norden oder so und dann bist du in der TMA von Sevilla. Also die Streckenflüge hier, die gehen alle in die TMA von Sevilla. Die Leute laden das trotzdem hoch. Und da passiert gar nichts. Und das sehe ich auch im Moment nicht so gefährlich, weil die Flugzeuge fliegen da nicht rum. Die müssten eigentlich so einen Trichter machen, wie das üblich ist, in der Flugplatznähe.

[00:33:43] Die TMA tiefer und dann die CTR. Aber das ist ein bisschen chaotisch hier. Und jetzt sind wir dabei.

[00:33:53] Entweder, da kommt noch dazu, wenn man das genau sieht, dann ist ganz Spanien dürfen wir nur maximal 300 Meter hoch fliegen. Und das ist eine Regelung, die von den UL-Regelungen kommt. Für Gleitschirme gibt es keine spezielle Regelung. Also werden wir da reingeschmissen. Jetzt müssten wir eigentlich eine spezielle Regelung für Gleitschirme machen. Und die andere Alternative ist, Lufträume für die freie Fliegerei zu schaffen. Und da ist jetzt eine Kommission so eingerichtet oder so eine Agentur, die jetzt mit der Luftsicherheit spricht und mit den Gemeinden und mit den Fluginitiativen.

[00:34:40] Aber das geht sehr, sehr langsam voran. Also wir haben die Chance, dass die dann die TMA von Sevilla einschränken und dass wir hier den ersten freien Luftraum einrichten. Aber das sind Zukunftsvisionen. Da werden wir sehen, was da passiert. Aber

[00:34:58] **Lucian Haas:** du hast ja gesagt, hier um Algonales selber ist der Luftraum ja quasi noch frei. Also jetzt um den Hausberg

[00:35:03] **Gerhard Ganter:** selber herum kann man... Vom Luftraum her, von der TMA von Sevilla her ist das super hier. Aber da ist die andere Regelung. Eigentlich dürfte man in ganz Spanien überhaupt nicht fliegen, weil du fliegst vom Startplatz weg und bist über 300 Meter hoch. Wenn wir die UL-Regelung berücksichtigen, wo wir runterfallen sollen, dann dürfte man in ganz Spanien nicht fliegen. In Vietahita oder... Überall gilt das genauso. Aber da schaut im Moment niemand drauf.

[00:35:34] **Lucian Haas:** Das heißt, nur für so Wettbewerbe werden dann entsprechende Notams eingefordert oder eingerichtet, dass man sagen kann, jetzt dürft ihr...

[00:35:42] **Gerhard Ganter:** Wir haben bei der letzten Meisterschaft für die Gleitschirmflieger hier gehabt und da haben wir Notams gemacht. Und dann haben wir... Allerdings ist das ein bisschen so ein Auge zugedrückt worden. Also... Das ist dann gut gelaufen.

[00:36:03] **Lucian Haas:** Ein bisschen weiter östlich von hier gab es ja dann aber auch schon wirklich Probleme. Das war dann aber mit dem Luftraum vom Flughafen von Malaga, wo ja dann mal wirklich wohl nahe Begegnungen zwischen Gleitschirmfliegern und Flugzeugen gab, wo es dann hieß, okay, da wurden ja richtig auch ganze Fluggebiete quasi zugemacht.

[00:36:22] **Gerhard Ganter:** Genau. Ich will das ein bisschen näher erklären. Und daran sieht man, dass wir heute ein bisschen mehr drauf schauen, was man da von richtig nehmen kann. Also da gab es also in der CTR von Malaga, gab es also Begegnungen. Drei sind veröffentlicht worden und so. Und es gab auch in Wirklichkeit viel mehr Begegnungen. Da in Valladolid ist, da sind die Flugzeuge öfters unter den Gleitschirmen durchgeflogen. Und aus dem Flugzeug konnte man den Startplatz ganz gut sehen. Und es ist halt genau die Einflugsreise, die Piloten können Sichtflug wählen und können da so tief runter, wie sie wollen. Und dann ist das genau die Richtung von der Piste, also genau über den Startplatz von Valladolid ist.

[00:37:11] Und jetzt kam halt jetzt zur Diskussion, da darf man nicht mehr fliegen und so weiter und so fort. Dann hat der Bürgermeister gesagt von Valladolid ist, ja, das ist ein Capital de Vuelo, das ist die Hauptstadt des Fliegens. Das war schon immer so und ist auch immer so. Und das geht natürlich nicht. Jetzt ist halt so, dass das mehr kontrolliert wird. Die Polizei kontrolliert den Startplatz ab und zu. Und die können also angeblich die Ausrüstung abnehmen und bis zu 6.000 Euro Strafe. Das heißt, da ist das Fliegen wirklich untersagt? Ja, aber das ist Käse, dass wir jetzt sagen, das war jetzt verboten. In Deutschland oder so wäre nie jemand auf die Idee gekommen, da jemals zu fliegen.

[00:37:56] Oder da wäre gleich ein Helikopter gekommen, hätte ich runtergedrückt. Also das ist nicht, dass wir was kaputt machen, was mal war, sondern das war gut. Ich bin damals auch da geflogen. Aber wir haben in der Gruppe einen Pilot gehabt von Air Europa und der hat uns das erklärt. Und wir sind da nach Locha geflogen und so. Wir sind aber relativ tief weg geflogen und haben das schon berücksichtigt mit den Flugzeugen.

[00:38:25] **Lucian Haas:** Jetzt nochmal nach Algodonales, eine andere Geschichte, nicht Luftraum, sondern was man hier häufig begegnet, sind die vielen Geiern, die hier rumfliegen.

[00:38:33] **Gerhard Ganter:** Ja, die sind hier.

[00:38:37] Magst du diese Tiere? Ich mag die sehr und die Leute sind auch begeistert. Das ist so toll. Selbst die Naturbehörde hat immer wieder Leute hier, die mit dem Fernglas schauen, wie das läuft. Und so mit den Vögeln, mit den Gleitschirmfliegern. Also früher gab es Schilder, wir müssten 300 Meter horizontal wegbleiben und vertikal, also 500 Meter über den Nestern und so. Und die Schilder sind inzwischen weg. Die Naturschützer haben das eingesehen. Die Geier kommen manchmal zu uns und fliegen mit uns. Manchmal hat man den Eindruck, dass die hier vorausfliegen und die Steigen andeuten. Und die fliegen ganz nah mit zusammen.

[00:39:23] Und die Leute sind begeistert. Und die greifen niemals an. Die greifen auch zum Fressen also nichts an. Die essen nur was und die könnten gerne ein Kaninchen angreifen oder sonst was. Die haben noch nie ein Gleitschirm angegriffen oder so.

[00:39:41] Das Höchste, was ich mal gehört habe, ich bin mal nah am Nest vorbeigeflogen, hat einer so geknurrte. Das Geräusch kann ich gar nicht nachmachen. Also das war das Extremste bisher. Und

[00:39:53] **Lucian Haas:** da ist auch noch nie so ein Vogel in die Leinen geflogen. Also

[00:39:55] **Gerhard Ganter:** können die die irgendwie sehen? Das ist bewundernswert. Ich kapiere das auch nicht. Weil das ist ja der Gleitschirm und da ist der Pilot. Und die Leinen sind ja so dünn und immer dünner. Aber irgendwie müssen die das checken. Ich weiß auch nicht wie.

[00:40:12] **Lucian Haas:** Vor zwei oder drei Tagen beim Fliegen ist es mir mal passiert. Ich war dann auch mit drei in einer Thermik. Also drei Geiern und noch ein paar anderen Gleitschirmfliegern. Und dann haben alle links rum gedreht. Die Geier erst am Anfang auch. Dann haben sie aber dann mit einem Mal, alle Geier, die da waren, haben Drehrichtung geändert. Und dann ist einer der Gleitschirmflieger, dummerweise eigentlich, der hat dann gesagt, wenn die jetzt rechts rum drehen, dann drehe ich jetzt auch rechts rum. Dann ist er denen gefolgt. Aber kaum war er ihnen dann rechts rum gefolgt, haben die Geier wieder umgedreht und andersrum gefolgt. Da habe ich überlegt, ob die Geier vielleicht sogar lieber andersrum drehen als wir drehen, weil sie uns dann besser im Blickfeld halten können, als wenn man denen hinterher fliegt. Und die das vielleicht gar nicht so gut sehen. Hast du da auch solche Erfahrungen?

[00:40:53] **Gerhard Ganter:** Also ich mache es selber lieber andersrum. Also wenn der Geier rechts rum kreist, kreische ich links rum. Ich habe es irgendwie so mehr unter Kontrolle. Weil es ist doch nicht genau gleich, wie die Geier

fliegen und steigen. Also man kann in der Thermik genauso steigen wie der Geier, wenn man es richtig macht. Aber die Kontrolle habe ich eher, wenn ich entgegengesetzt fliege. Was meinst du mit Kontrolle? Also du spürst die Luft besser? Ja.

[00:41:21] Also erstens will ich ablesen, wo der gut steigt. Und zweitens will ich vermeiden, dass er mit mir zusammenstößt. Also es gibt manchmal Situationen, die hängen ja in der Luft ohne irgendwelche Energie. Die haben ja die Lockstellungen in den Schultern und hängen da drin und manchmal schauen die nach außen. Lockstellung heißt, die können die Flügel einrasten quasi? Die haben zwei Einraststellungen. Einmal für ausgestreckte Flügel. Im Thermikflug. Und dann, wenn sie aus der Thermik rausgehen, machen sie ja die Flügel runter. Und stellen die Achseln um auf den Schnellflug. Ein bisschen angewinkelt und dann haben sie ein Sau Tempo. Und super Gleitleistung. Da hat ja kein Drachen und niemand keine Chance. Und jetzt habe ich schon ab und zu erlebt, dass die nach außen schauen.

[00:42:11] Da gäbe es einen Zusammenstoß normalerweise. Und dann schreie ich und dann macht er so einen Stall, so eine Vollbremsung. Und geht runter. Das heißt, Rufen hilft? Ja, ja. Also hören tun sie. Auf jeden Fall. Nein, nein. Die erschrecken erstmal und machen so, wie wenn sie rein landen. Muss man spanisch rufen oder geht es egal? Es ist egal. Nein, nein. Die reagieren. Die reagieren

[00:42:35] **Lucian Haas:** also sofort. Aber mir ist auch aufgefallen, bei zumindest so den schwachen Thermiken, die man relativ großflächig ausdrehen kann, steigen die nicht besser, als wir Gleitschirmflieger das eigentlich machen.

[00:42:45] **Gerhard Ganter:** Also ich habe mit den Drachen gelernt, enger zu kreisen. Also ich habe mal einen gehabt. Da war ich auch beim Videomachen für den Gunther Gipphardt. Und da ist eine Kamera da auf dem Helm und so. Und dann waren da zwei Geier unter mir. Und die sind immer näher gekommen. Nein, das geht nicht. Das geht nicht. Dass die mich überholen, das geht nicht. Und dann halt enger und enger. Und dann sind wir auf den gleichen Abstand gestiegen und alles perfekt. Und das wiederhole ich halt immer wieder. Und das, also ich glaube, das ist ja auch ein Übungseffekt, mit den Geiern zu fliegen. Ist ja oft der Fall, dass die irgendwie am Südosthang, sind sie auf der Nordostseite da in der Bucht. Und die gehen da hoch und dann fliegen wir dahin, fliegen mit denen hoch.

[00:43:33] Also das ist sehr, sehr oft, dass die uns die Thermik zeigen.

[00:43:36] **Lucian Haas:** Wie ist das mit Streckenflügen? Gehen die selber auch auf Strecke oder fliegen die immer nur vor ihren Felsen rum? Oder kann man mit denen sagen, der fliegt jetzt weg, ich fliege mit dem weiter und immer hinterher. Und der wird es mir schon zeigen, wo sie gehen.

[00:43:46] **Gerhard Ganter:** Ja, das sind zwei interessante Themen. Also die fliegen viel aus Spaß an der Freude. Die fliegen viel am Hausberg rum, hin und her, rauf und runter. Also da geht es nicht um das Essen suchen. Aber es gibt Naturschützer, die haben ab und zu Antennen hier auf dem Berg oben. Und die haben Geier mit dem Ding dran, mit dem Responder. Und die tun Geier beobachten, die 200 Kilometer wegfiegen von hier zum Essen suchen. Die haben also bestimmte Hungersnot, die Geier. Weil wir haben hier am Hausberg ca. 500 die hier nisten. Wir haben den Saфра Magron, den Fels nördlich von uns. Das ist ein kleines Naturschutzgebiet. Und da sind die gezählt, das sind 503 nach der letzten Zählung.

[00:44:34] Und dann haben wir den Naturpark von Grasalema. Da sind bestimmt viel mehr als 500. Also auf einer kleinen Fläche haben wir 1500 Geier. Die können angeblich 30 bis 50 Tage aushalten, ohne zu essen. Nur trinken müssen sie zwischendurch. Aber trotzdem, bei so einer riesen Menge, die brauchen was zu essen. Jetzt gibt es also Dinge, die mit Schlachtabfällen gefüttert werden. Und zwar ist das absichtlich nicht so, dass das in der Nähe ist von hier. Sondern im Moment gibt es einen Futterplatz in Arcus. Und da schütten die halt ein Kübel von Schlachtabfällen. Und die Geier streiten sich da drum. Die kriegen also auf die Weise ein bisschen was zu essen.

[00:45:20] Wie weit ist es von hier bis Arcus zu fliegen? Ach so, mit dem Auto sind es 50 Kilometer. Luftlinie sind es wahrscheinlich 40 oder sowas. Das heißt, wenn die zum Fressen fliegen, könnten wir mit denen auf Strecke gehen. Und sagen, man landet am letzten Ende. Ach so, das mit dem Streckenfliegen ist natürlich auch. Das kommt sehr, sehr oft vor. Du fliegst jetzt von hier irgendwie nach Ronda oder nach Olvera. Oder weiter. Und wenn man dann Geier trifft auf der Linie, dann ist man auf der richtigen Linie. Und das kommt also oft vor, dass man... Ich schaue immer, ich schaue sehr intensiv immer auf Vögel, auf Geier, ob man da was irgendwo sieht. Und wenn die halt irgendwo kreisen, nichts

wie hin. Also die haben mich schon oft vom Absaufen gerettet. Und es sind immer wieder Berichte von den Leuten, die hier auf Strecke gehen.

[00:46:08] Und der Geier hat mich gerettet. Also das ist eine tolle Sache. Und das ist immer wieder ein großes Erlebnis.

[00:46:16] **Lucian Haas:** Von dem Ganzen, ich meine, du fliegst jetzt 30 Jahre hier. Gibt es irgendwie so was, einen Highlight-Flug, wo du sagst, das war der Flug meines Lebens, den ich hier in der Gegend gemacht habe?

[00:46:27] **Gerhard Ganter:** Ach so, ja. Mit einem Drachen bin ich mal weiter wie Granada geflogen. Das war schon ein toller Flug. Und so Erlebnisse mit den Geiern, das kommt immer wieder vor. Und klar, auch die, wie sagt man da, Meteorologie. Die Aerodynamik oder wie sagt man da. Also das kommt hier oft vor. Zum Beispiel am Südostlandeplatz. Da bist du ganz, ganz tief. Da bist du schon aufs Landen vorbereitet. Und das geht nochmal hoch. Das sind natürlich die schönsten Thermiklädern, wenn man so denkt. Der Flug ist fertig und jetzt geht es nochmal. Das finde ich irgendwie was Typisches hier. Und wahrscheinlich, Lucian, du weißt das besser. Hier wird halt irgendwie die Sonne nicht so stark.

[00:47:14] Der Boden wird so aufgewärmt, dass die Thermik oft von ganz unten kommt. Und dann habe ich andere Gebiete erlebt in den Alpen. Und da mit 500 Metern machst du nichts mehr. Da bist du unten. Weil die Hänge da sich aufwärmen und weil es da irgendwie thermisch anders zugeht.

[00:47:33] **Lucian Haas:** Nun hat man ja hier auch häufig so, wie du auch vorhin schon sagst, diese wechselnden Windsysteme. Du startest morgens auf Südost. Und der Wind dreht sich. Der Wind dreht dann ja auch entsprechend auf Süd. Und irgendwann am Nachmittag kommt er immer aus West. Ist das etwas, mit dem man eigentlich immer rechnen kann? An klassischen Schwachwindtagen, wo ich dachte, eh, der Nordwind bläst so stark, dass es ganz

[00:47:53] **Gerhard Ganter:** kalt ist.

[00:47:53] **Lucian Haas:** Das hast du

[00:47:54] **Gerhard Ganter:** sehr gut gecheckt und sehr gut beschrieben da mit dem Wind und so, mit den Einflüssen. Also wir haben halt eben Einflüsse vom Mittelmeer und vom Atlantik. Vom Mittelmeer sind wir relativ geschützt. Wenn der Levante reindrückt, dann drückt er bei manchen Tälern weiter ins Landesinnere. Und das können wir auch ausnutzen beim Streckenfliegen. Da fliegt man ein bisschen mehr nördlich und gewinnt ein bisschen nach Norden. Und dadurch kommt da Konvergenz zustande. Aber da muss man sich schon recht gut auskennen, dass man das ausnutzt. Also der Nacho da, der hat es drauf. Oder der Ramon. Und der Nacho hat also auch über 2 Meter. 300 Kilometer geflogen im Gleitschirm.

[00:48:41] Und das Dreieck, das größte Dreieck war 158, so was. Also schon stolze Flüge. Wir haben ja hier nicht das Gebiet zum großen Streckenfliegen. Den Vorteil, den wir haben, ist die Flughäufigkeit. Wir fliegen also sehr, sehr häufig, fast jeden Tag. Das sehe ich hier den großen Vorteil.

[00:49:03] **Lucian Haas:** Von der Entwicklung her, du hast ja auch Kinder. Deine Söhne sind jetzt quasi mit im Geschäft mit drin. Werden die das dann einfach übernehmen? Und das wird hier so eine Gunterfly-Dynastie?

[00:49:15] **Gerhard Ganter:** Also das ist schon passiert. Ich bin jetzt der Renner inzwischen. Und das läuft jetzt alles auf meine zwei Söhne. Ich bin da ganz, ganz happy, dass die weitermachen. Der Carlos und der Manuel. Das Ding ist halt, die Fliegerei hier oder das Fluggebiet ist halt mein Baby. Das habe ich halt in so vielen Jahren. entwickelt und dafür gekämpft. Jetzt läuft das alleine. Ich mache schon lange keine Werbung mehr. Und es kommen mehr und mehr Leute. Die Leute, die kommen, kommen immer wieder. Und jetzt läuft es alleine. Das ist ein Selbstläufer, sagt man da. Und jetzt soll ich das hinschmeißen. Das wird mir halt wehtun. Also deshalb bin ich sehr froh, dass die weitermachen. Und ich bin auch dabei.

[00:49:59] Ich fliege jetzt ein bisschen mehr. Ich bin manchmal so als Libero dabei. Und dann komme ich halt zum Fliegen. Und es macht mir halt so Spaß. Das heißt,

[00:50:10] **Lucian Haas:** insgesamt hast du vier Kinder. Ich glaube, zwei Söhne, zwei Töchter. Und ein fünftes Kind, das Fluggebiet.

[00:50:16] **Gerhard Ganter:** Nein, mit den Kindern hast du dich verzählt. Weil zwei Söhne und eine Tochter. Und das Baby. Ja,

[00:50:26] das ist mein Baby. Manche Leute werden das verstehen, die ein Unternehmen aufgebaut haben. Da hängt man dran irgendwie. Das geht nicht nur um die Ökonomie. Das geht irgendwie, das ist innerlich was. Okay. Carlos. Ach, Carlos.

[00:50:45] Danke

[00:50:46] **Lucian Haas:** für diese schöne Geschichte. Ich denke, das ist ein schöner Abschluss mit dem Ausblick, was dann jetzt mit deinem Kind hier noch, also das Fluggebiet als Kind, das auch noch weiter wachsen darf. Danke dir für die Erzählung. Und weiterhin viele schöne Flüge mit den Geiern hier.

[00:51:00] **Gerhard Ganter:** Ja, vielen, vielen Dank. Also. Und ich wünsche auch allen Besuchern schöne Zeit hier.

[00:51:07] **Lucian Haas:** Das werden sie sicherlich haben, zumindest wenn auch das Wetter so schön ist wie heute.

[00:51:21] Das war Gerhard Ganter im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn du noch mehr über das Fluggebiet von Algodonales erfahren willst, so findest du auf meinem Blog Fluglights eine ausführliche Beschreibung der Startplätze. Der Link hierzu, wie auch zu weiteren Infos, ist in den Shownotes zu diesem Podcast zu finden. Wer sich für die Unterkunft - und Betreuungsangebote von Gantaflly interessiert, der sollte auf die zugehörige Website schauen, www.gantaflly.de. Wenn dir dieser Podcast gefallen hat, dann vergesse nicht, meine Arbeit an Podz-Glidz und dem Blog Lu-Glidz zu unterstützen, als freiwilliger Förderer. Wie viel du als Förderbeitrag geben willst, bleibt ganz dir überlassen. Wer sich unsicher ist, dem empfehle ich als unverbindlichen Richtwert einen Euro pro Podcast-Folge und zwei Euro pro Lesemonat auf Lu-Glidz.

[00:52:10] Zahlungen sind ganz einfach per PayPal. Du findest die Daten auf der Webseite von Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite Fördern. Wenn du zudem keine neue Folge von Podz-Glidz mehr verpassen willst, dann kannst du den Podcast auch direkt in vielen bekannten Audiodiensten liken und abonnieren, unter anderem Spotify, iTunes, Google Podcast und Soundcloud. Zudem findest du dort im Archiv schon viele weitere Folgen. Die meisten davon sind so zeitlos, dass man sie jederzeit nachhören kann. Bleib gesund und bis zum nächsten Mal. Und geht bald mal wieder mit Spaß in die Luft. Ciao!

English

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

Show notes

Algodonales is one of the most popular winter flying areas in southern Spain. It was discovered and developed for flying by the German Gerhard Ganter. +++

Algodonales – that would probably be a picturesque, but still quite sleepy mountain village or small town in Andalusia, if hundreds of paragliders and kite surfers from all over Europe didn't descend there every winter. The place, often briefly called Algo, is one of the most popular destinations for paragliding trips during the so-called cold season in Europe. In southern Spain, of course, one can still often sit in the sun in a T-shirt at pleasant temperatures. And the climate from autumn to spring around the Sierra de Lijar, Algo's home mountain, is also perfectly suitable for thermal flying.

More than 30 years ago, Algodonales was still in a flighty Sleeping Beauty sleep. The flight spot was kissed awake by a German: Gerhard Ganter. He flew from the Sierra de Lijar in 1983 as the first pilot, back then still with a kite. And he stayed – out of love for the mountain and for his Spanish wife Ani, whom he had met in Algo.

Years later, Gerardo, as he is called in Spain, founded the Flugzentrum Ganterfly on site, through which he offers pilots rooms for rent as well as a shuttle service including assistance at the mountain. Today, there is a whole range of similar companies on site, all of which make a living. Paragliding has become one of the most important local economic factors.

In the podcast, today's 68-year-old Gerardo tells his story: How he discovered Algodonales. How the population once thought he was crazy, but is now very grateful for the development he initiated. He also explains what flying around Algo makes so special: from the very unique meteorological and thermal conditions to the dozens, even hundreds of vultures that paragliders can share the skies with.

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

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

Music for this episode:

"Spanish Summer" by Audionautix is licensed under the "Creative Commons Attribution" license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Artists: <http://audionautix.com/>

Description on Lu-Glidz: Algodonales - ideal winter flying area (from 2008, but still current in almost everything)

Links:

- Algodonales - ideal winter flying area: <https://lu-glitz.blogspot.com/2008/04/algodonales-ideales-winterfluggebiet.html>
- Flugzentrum Ganterfly: <http://www.ganterfly.de/>
- Videos on flying in Algo on Area28: <http://area28.de/algodonales-spain>
- Flight area guide to Algo: <https://xcmag.com/travel-guide/guide-to-algodonales-spain/>

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/03/podz-glitz-24-algodonales.html>

Transcript

[00:00:05] **Gerhard Ganter:** The vultures sometimes come to us and fly with us. Sometimes you get the impression that they fly ahead and signal the ascent. So I think that's also a practice effect, flying with the vultures.

[00:00:32] **Lucian Haas:** Podz-Glīdz, the Lu-Glīdz podcast.

[00:00:35] **Gerhard Ganter:** Stories from the world of paragliding. Today with Gerhard Ganter, many of you probably already know him. And Lucian Haas on the mic.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Algodonales would probably be a picturesque but still quite sleepy mountain village or small town in Andalusia, if hundreds of paraglider and kite flyers from all over Europe didn't descend there every winter. The place, often briefly called Algo, is one of the most popular destinations for paragliding trips during Europe's so-called cold season. In southern Spain, of course, you can still often sit in the sun in a T-shirt at pleasant temperatures. And the climate around the Sierra de Lijar, Algo's home mountain, is also perfectly suited for thermal flying from autumn to spring. Over 30 years ago, Algodonales was still in a flying Sleeping Beauty slumber. A German, Gerhard Ganter, woke up the flight spot.

[00:01:33] He flew from the Sierra de Lijar in 1983 as the first pilot, back then with a kite. And he stayed, out of love for the mountain and his Spanish wife Anni, whom he met in Algo. Years later, Gerardo, as he is called in Spain, founded the flight center Gantaflý on site, through which he offers pilots rooms for rent and also a shuttle service including support at the mountain. Nowadays, there is a whole range of similar companies on site, all of which make a living. Paragliding has become one of the most important local economic factors. In the podcast, the now 68-year-old Gerardo tells his story of how he discovered Algodonales, how the population once thought he was crazy, but are now very grateful for the development he initiated.

[00:02:22] He also explains what makes flying around Algo so special. From the very unique meteorological and thermal conditions to the dozens, even hundreds of vultures that paragliders have to share the mountain with. I recorded the conversation with Gerhard Ganter on-site in Algodonales, along with occasional background noises of Andalusian everyday life.

[00:02:47] Gerhard, here in Spain you're called Gerardo. Which do you actually prefer, Gerhard or Gerardo?

[00:02:51] **Gerhard Ganter:** I don't care, Gerhard, Gerardo, or Gerard, it doesn't matter to me. That means you're international? Exactly, exactly, I'm also about the international aviation family. So, it's an illusion of mine to nurture the international aviation family. So everyone is very welcome.

[00:03:12] **Lucian Haas:** Now we're sitting here at your house in Algodonales. Up on the roof, beautiful blue sky. Is that very typical here?

[00:03:20] **Gerhard Ganter:** Yes, that's very typical. It's very, very typical. So at the beginning, I was here in the summer and I was in a very small tent in the eucalyptus forest, like an unofficial campsite with a kiosk and stuff. And then I'd stick my head out there in the morning. And they say, you don't have to look, it's just blue sky for the next three months. You just said, at the

[00:03:45] **Lucian Haas:** At the beginning, I was here. Here in a tent, at a campsite with a kiosk. What do you mean "at the beginning"? When was that even? How did you get here and why?

[00:03:53] **Gerhard Ganter:** Yeah, yeah, it's just a lot of, a lot of coincidences. Many coincidences. Last night I told people, yeah, the word "quitter" didn't even exist back then. So I quit to enjoy Spain for a year or two. What year are we talking about? Oh, we're talking about 1983. Okay. So you quit in Germany, where you actually come from. Yeah, I was working in Brussels at the time and went to Madrid once for work. And that fascinated me. And I wanted to go to Spain because that was somehow my illusion. I thought it was great. And it was a tough decision to quit there because the economy wasn't that good either.

[00:04:39] I was right in the middle of a career. And yeah, I had my degree and was working in Pläning and Preising, that's what it was called. In Brussels for John Deere, for the headquarters of Europe and the Middle East for construction machinery. So it was already an interesting job. But oh well, my parents were going crazy. They said, you study for so

long and then throw everything away. But I thought, well, some HR managers will be like that. They'll understand. And some won't. And then, when I come back after one or two years and get back into it, it'll work out somehow. How old were you back then?

[00:05:21] **Lucian Haas:** Yeah, I was about 32 then. And then you went to Spain and said, "It's so beautiful here, I'm quitting my job."

[00:05:30] **Gerhard Ganter:** Yeah, exactly. First, I wanted them to transfer me from Brussels to Spain with my salary. And that would have been great, of course. But unfortunately, that didn't happen. So I just quit. And now, of course, there's this: in 1981, I learned kiteboarding. And then I naturally had my kite on the car, in the car—first in the car. It was like a short-parking thing, about two meters. My kite was lying on the passenger seat. And then I drove to Spain and did a language course. Here and there, and a bit of flying. And the decisive thing was in Malaga. I was in Malaga for the language course. And then, of course, I looked for a kiteboarder. And I found my friend Antonio. He was already kiteboarding here in Spain back then.

[00:06:18] Then I drove there to Grasaalema. On weekends, there was a meetup in Grasaalema. We had breakfast there. And then we went flying. There were some English people there. John, that's what he was called. And a few Spaniards. And a few Spaniards who wanted to but didn't have any gear. Anyway, there were 50 people. We met there in Grasaalema. Grasaalema is the main town of the Parque Natural de Grasaalema. So, the Grasaalema Nature Park. Was it already a nature park back then? It wasn't a nature park back then. And we were allowed to fly there. It's different now. And you can see it from here. Those are the great mountains over there, south of here.

[00:07:05] And there was a perfectly ideal launch site. Towards the west, northwest. However, from the pass, Puerto la Paloma, you had to carry the glider up another 100 meters of altitude. But I was a beginner. And sometimes my knees would shake and stuff. But it was worth it to launch there once. Because the difference in altitude was 1,100 meters. We landed where the reservoir is today. It wasn't there back then either? It wasn't there, no. That was 1983, as I said. Then it continued with the people. I started coming here almost every weekend from Malaga. Stayed here for a bit. And then we were at that launch site.

[00:07:51] The mountain is called El Coros. And then people came from here and said, "Yeah, we have a mountain there. And you can see it from over there, too. The mountain here from Algodonales, Sierra de Lija." So, it would be clear all around. Theoretically, you could launch in any direction. But no one has ever flown there. And there's no launch site there or anything. And that really interested me. I thought, that must be ideal. I'd already seen that the weather was ideal.

[00:08:26] And then I stayed here for a week. And I tried to drive up there. People had to get out of the car to guide me over the rocks. So it was very critical. A very, very bad road. But well, when you have illusions and stuff, you just do it. Well, we made it up there. Then I took a look at the side, on that side. And sure, it was tempting. It was great.

[00:08:53] **Lucian Haas:** Did you already start out there? Or was it not even happening yet? Yeah, I

[00:08:56] **Gerhard Ganter:** I don't even know how many times I restarted before I dared to.

[00:09:02] **Lucian Haas:** I have

[00:09:02] **Gerhard Ganter:** roughly in the southeast, where the southeast launch site is today, I just cleared away a few bushes and some stones. And you don't need that much space with a kite if the wind is right. And then I flew there once. And that was the start. From there, we flew southeast here and west to El Bosque. The launch site in El Bosque already existed too. However, the path wasn't that far yet. Then you also had to carry it for about a kilometer.

[00:09:33] **Lucian Haas:** Was that all still in 1983? No, no, that's

[00:09:37] **Gerhard Ganter:** so spring,

[00:09:39] **Lucian Haas:** Summer 1983. You said at the beginning that you lived in a tent. So you were really like a tent nomad.

[00:09:48] **Gerhard Ganter:** Yes, that was great too. It was a very small tent. I really lived there in the tent. Down here by the river. And my morning toilet was in the river. The fish would come and tickle or kiss my feet. Everything around was covered in oleander, it's called Adelfa in German. And it was great, a wonderful view. You could see the mountains, so it was a beautiful spot. And I really lived in the tent for months and then went flying during the day. Mostly I left the kite at the launch site and just went back down if the wind wasn't right. There was no internet, no weather forecast, nothing. It either worked or it didn't, then we just went home.

[00:10:35] My driver was a baker's apprentice; he didn't even have a driver's license. But he really liked my BMW and was absolutely thrilled whenever he was allowed to drive. But the road was already really

[00:10:47] **Lucian Haas:** all the way up the mountain? Yes,

[00:10:49] **Gerhard Ganter:** we were mostly in—well, I'm talking about the original town square on the mountain in Grasserlema. The handicap there was that you had to carry it up 100 meters. But that wasn't a problem at all because the people—I had so many spectators who were interested, who wanted to watch. It was something new, something interesting. The crazy guy who kills himself and all that. And they carried my kite ahead for me. I just had to run after it. That's how it was. Do you have a nickname or something? El Loco or something else?

[00:11:24] **Lucian Haas:** something? The crazy one in Spanish

[00:11:25] **Gerhard Ganter:** And so? No, but I've heard that a lot in hindsight. It was like, yeah, the crazy guy who's killing himself or something. So now people come up to me, and of course, that's a pleasure for me. Every now and then, people from the village who have nothing to do with it come up to me and ask, what would the village be like if you hadn't come here?

[00:11:51] **Lucian Haas:** Well, that's a long story. You started in 1983. Today is 2020. So there are almost 30 years between those. How did it go from there? And from when was it that you said, "Ah, I'm staying in Algodonales and I really want to build something around aviation here"?

[00:12:09] **Gerhard Ganter:** So you don't even know what the point was yet.

[00:12:14] So, in the summer, at the end of the summer, around September—no, it was still August, late August—I thought, yeah, now's a good time, I'm heading off again. And then I met Dani, my wife. And then it was over, just like it always is.

[00:12:33] And that's actually how I got stuck here. But I have to emphasize, I really fell in love with the mountain and then with Anni. So first the mountain, then Anni. That's right. That's the chronological order. And

[00:12:47] **Lucian Haas:** Anni didn't have any problems with a crazy German who's somehow death-defyingly obsessed with mountains.

[00:12:52] **Gerhard Ganter:** Yes, I told Anni that flying is important to me. It's part of the deal. So, if we get married, I'm marrying the flying along with it. That's part of it. And she said, "Alright, I'll do it." She

[00:13:06] **Lucian Haas:** did she also learn to fly from you then?

[00:13:08] **Gerhard Ganter:** Yes, she started with a kite. She had her own kite with very beautiful colors, in Atlas. And she practiced and did quite well. But she never actually got to fly. Then, eventually, the children came along.

[00:13:24] **Lucian Haas:** Did you automatically end up staying in Algodonales from the moment you got married and said, "This is my new home now"? Or did you live somewhere else in between?

[00:13:35] **Gerhard Ganter:** No, no. I then, yeah, yeah, I rented a small apartment and such. And so we met in '83 and got married in '84. So it was a bit of love at first sight. And actually, I said, no, not a Spaniard at all. And I still have time. I'm still young. Not getting married so soon. But then it just hit me.

[00:14:00] **Lucian Haas:** That happens sometimes. Well, you lived here. In the beginning, there probably weren't many flyers around with whom you could somehow do some business in a certain way. Did you ever think about that back

then?

[00:14:12] **Gerhard Ganter:** No, no, absolutely not. But I did write articles every now and then in the DHV magazine and in Fly & Glide Thermals, or whatever it was called back then. And I explained a bit of what's here. And people reacted too. But those were just individual paragliders who couldn't work in Germany during the winter. Dieter, the Zimmermann, a few bricklayers and such. And they were here for a while. Then we went flying together. Not for business, but more socially. So yeah, for the sake of friendship and so on. And then at some point I built my house. I built my house between '90 and '92.

[00:14:59] And it turned out to be pretty big. I was afraid it wouldn't even get finished. And then I set up a few rooms for rent. But that wasn't much of a volume to make a business out of. However, I always had it in mind from the start. I saw that it was ideal and that people would definitely come to me to fly.

[00:15:24] **Lucian Haas:** When did that happen? Now, the first ones were just for fun. But you saw that it was slowly becoming something you could maybe even make a living from.

[00:15:36] **Gerhard Ganter:** That's how it went later on. But I haven't answered your last question yet, about how I made a living. True. Because working here is nothing. You don't get anything out of it and it's also bad. You're poorly paid and there's no work. So that's absolutely nothing. If you want to exist here somehow, you have to have some idea, do something. So the first thing was the wool shop. My wife had a wool shop with her aunt. And when we got married, we took it over. So we sold wool. That sounds very strange, of course. Selling wool here in hot Andalusia. But you have here

[00:16:22] there's no heating at all. The houses have no heating and poor insulation. And in the winter, there are individual days that are colder. And then you sit inside there shivering. They also have this system. They have a long tablecloth down to the floor. And then you stretch your feet under the table. And originally, there was a coal bucket under the table. And then later, some electric thing. And then it's warm there and you get a bit of heat from below. But your back is ice cold. And then you just need these sweaters. And then wool is a good business. And for Anni, it was both a hobby and her thing, or a meeting point for the women. The wool shop was full. And they practically ate out of their hands.

[00:17:08] They'd ask, "What kind of wool should I get? What pattern?" And Anni would then write that down like a plan with deductions and additions, sleeves and so on. So the wool shop did quite well. And then afterwards, the next one was also a good business. That was car importing. I imported used cars, especially off-road vehicles from Germany. And that was a good business for a while. And then I built my house, slowly. And then at some point, I started renting out more rooms. And from around 2000, I had groups. Of course, kite flyers and later paragliders, whom I then looked after with shuttle services and accommodation and all that.

[00:17:56] **Lucian Haas:** 2000, you had, or was it 2001, I think there was even a kite world championship? A world championship?

[00:18:04] **Gerhard Ganter:** Exactly. Was that organized with that? Yes, yes, we brought that here. Of course, from that thing, because there's more experience and I also contributed a bit to it. We brought the kite world championships here. The paragliding championships were in Senes de la Vega. And that fit in quite well here. And the important thing about it is, I was also responsible for the launch and landing sites. I was in the Spanish team, flew along, and was also involved for the task setting. But the most important thing is the launch sites. So, that was very, very important to me. And you have to be there, at the west launch site, there was a huge Caterpillar active.

[00:18:50] There were whole, how should I put it, living rocks, wild rocks there. And we had to gather them up and dump hundreds of trucks of earth on top. And that's the benefit of it now. We have a super ideal launch site. That

[00:19:06] **Lucian Haas:** means that the launch site, as it is now, dates back to that kite world championship, because money was invested back then to set it up.

[00:19:13] **Gerhard Ganter:** Exactly, exactly. That was the condition and Andalusia cooperated. We had 200 kites there, 160 flexible ones and 40 power kites. That was the last World Championship where both were together. Then they

separated us. And then we needed 3,000 square meters of space and three launch rows. And although the kites were shoved into one another, we marked numbers on the ground. So it was very tight, but the launch site is just great. And that's not the only one, the other launch site was the southeast. And I added the south launch site to that. And the south launch site is very, very valuable. We have a light wind area here and it happens very often that we fly southeast in the morning, so until one or so, until two, depending on the day.

[00:20:08] And then between one and two or between two and three, it's South; you can launch South and then it turns West. And if you have the kite standing there now and you miss it, then you're screwed. But now with the South launch site, you can launch South for about half an hour or an hour. So you don't have to pack down and then ideally set up again. We've already done some very, very good flights from that South launch site. And

[00:20:37] **Lucian Haas:** Was that the 2001 Kite World Championships? When did it actually start here becoming such a major paragliding spot? Was it also around that time that it became well-known? Yes,

[00:20:48] **Gerhard Ganter:** That was about 30 years, 30 years or 20 years of building it up. Because I'd have to prepare the town squares myself, with a few friends and all that. Then I organized a championship once and then, yeah, yeah, the municipality, yeah, yeah, we'll fix the path and so on. And the day before, nothing had been done. They just kept promising, and that's so cruel. You'd still believe that. Anyway, nothing came. And then I had to drive up myself with the truck on the last day before, and with the pickaxe, I put a bit of soil into every pothole and so on. You had to make progress yourself, couldn't rely on the municipality. It had never happened before.

[00:21:33] And if it hadn't been for the euphoria, the illusion and all that, I would have said, no, forget the championship, we've got a house. I actually fought over that. You

[00:21:44] **Lucian Haas:** you also said at the beginning that it was mainly paragliders who came. When was the momentum where you noticed, oh, now we can

[00:21:51] **Gerhard Ganter:** ...more paragliders? That's true. It became better known starting with the World Championships, automatically through publicity and such. And at the World Championships, there were 40 nations of hang gliders. And that starts to get talked about somehow. And then from 2000 onwards, I also supervised groups. And it went up more and more every year. And now, during the peak months, we have two to three buses full to supervise. What

[00:22:25] **Lucian Haas:** What do you mean by peak months? I mean, based on your experience, what's the main flying season here?

[00:22:29] **Gerhard Ganter:** out? Yes, well, we do

[00:22:33] We close in June, July, and August because in my opinion, you can fly almost anywhere then. To the Alps or central Spain—northern Spain is much more interesting in my view. It's just too hot here first of all. What's interesting here are the late summer, winter, and spring. So the high season is October, November, and March. And there are many arguments from the people. I ask people why they come. A large part of my customers come every year or maybe twice a year. And there are many reasons. They say they want to shorten the winter, if the weather is miserable in November, they come here and have great sun.

[00:23:21] First, you enjoy the sun, then you enjoy the food, then you enjoy the atmosphere here in the village square. And of course, the flying is part of it too, but it's not always the top priority.

[00:23:34] **Lucian Haas:** Well, you basically helped build this up. But by now, there's a whole range of other tour operators. And there are Brits and Dutch and Spaniards doing something like this here. When did it actually happen that they said, oh, Algodonales is so good, there's enough space to set up several businesses like this?

[00:23:50] **Gerhard Ganter:** Exactly, exactly, exactly. At the moment there are six or seven, but that's true. I started, and then at some point a flight school came along and other people came to do the supervision. And of course, I don't see that as unfair. I see it as the sky being there for everyone, the mountain being there for everyone, and we all have space. Well, some people think, yeah, that's competition. So far, we're doing well. We have many customers, so

everything is fine so far. The only problem I see, and we're working on solving that, is that there are some days when it's very crowded. And that happens because different buses are arriving.

[00:24:39] So, some Poles, Czechs, Portuguese, or something like that. Also guides, they come here with several buses full, and if it all happens to coincide—that three from here and two from there and three from over there suddenly show up—then it's suddenly too much. But no one can forbid that except the municipality. The municipality can say, the sports field or the mountain, it belongs to me, and you can fly there or you can't. And now it could be that we organize something like at the Dune de Pilar, where groups have to register and then a maximum of so and so many people are allowed to come.

[00:25:24] **Lucian Haas:** You were just saying that the mountain belongs to the municipality and so on. To what extent is the municipality supporting paragliding now? You said at the beginning they promised to build something for you, but then they didn't do it. Are they keeping their promises now, or are they saying, "We see that we benefit a lot from the paragliders who all come here, so now we're giving something back or expanding it because we have our own interest in it"?

[00:25:46] **Gerhard Ganter:** So the municipality, I started my company, Centro de Vuelo Gandaflei or Gandaflei Flight Center, and they already confirmed to me that aviation is an important economic factor. Nowadays, it's much, much more. So the municipality clearly sees that it's an economic factor for the village. The people and the restaurants, that's obvious—half the restaurants wouldn't be here if the paragliders weren't here. That is clearly the economic factor, but the municipality is still doing very, very little. After a long time of begging and back and forth, we now have a new weather station that works better than the old one, and every now and then something gets done, but a lot was promised,

[00:26:34] We're supposed to get wind socks and this and that. And yes, in November it's supposed to happen, but it's still not ready. The project we had, they wanted to invest 2 million euros from Europe, then it ended up back in the drawer. Now it's coming out again. So now the project is being carried out, all the launch sites are supposed to be properly prepared, the road, the power line. In my opinion, the power line is the biggest handicap of the flight area, the power line at the Westlandeplatz. It's always there, it's 20,000 volts, that's very, very dangerous. I always warn my people very intensely about that; you don't even have to reach the ground, if you're hanging there and it doesn't reach the ground at all, then the electricity jumps over and you're gone.

[00:27:21] Has anyone ever landed in there? That's happened several times, unfortunately. The last person who flew into it had a completely black leg. But did he survive? He survived, but the leg is probably no longer usable because everything inside gets destroyed—the nerves, the blood vessels, everything. Sometimes the accidents aren't direct, where people fly right into it, but they fly very high over it and approach the landing field from very high up, and then they want to come down and rip and rip and rip the glider off. Those are the most common accidents we have here, where people at the Westlandeplatz rip the glider off, and it's so cruel to watch.

[00:28:06] You watch it happen, and then he rips it off and bam, and then they just slam down and break their backs. So we've already had several accidents like that.

[00:28:18] **Lucian Haas:** You started out as a kite surfer, but now you also fly a paraglider, or I think mainly paragliding. Yes, that is

[00:28:25] **Gerhard Ganter:** Well, I was the kite flyer, the crazy one who kills himself. The current mayor told me that recently. He admires it now because we're so well-known by now. I mean, no one ever thought we'd ever be as famous or well-known as, for example, Tarifa for surfing. They really appreciate that. What was the question now?

[00:28:53] **Lucian Haas:** The switch for you—you started as a power kiter, but at some point, you moved to paragliding. When was that? Yeah, I sort of...

[00:29:01] **Gerhard Ganter:** ...really struggled against the erratic flying, and at one point, back when the things were still so square, with those huge cells, I ran down such steep slopes and it was nothing. And I also flew with the English guys who did the championships here; I'd take off with the kite just before them and practically fly parallel with them, and they would just collapse and everything, collapse and everything. And I said, no, no, this is nothing. I see now, I

flew both for a while and now only paraglider. So paragliders have become significantly, significantly better. I have more confidence in them now. It doesn't wobble like I...

[00:29:45] I just felt so uncomfortable because it wobbled so much at the beginning. No, that's okay now. I'm doing well with it. But I've flown kites for long enough, about 25 years—every championship, all the Spanish championships, local championships, Andalusian and League and so on. So I've flown kites very intensively. Did you ever win anything? Yes, I have quite a few trophies. I won the Andalusian championship every now and then, and sometimes came in second. We had the Boski championship in the Easter championship for over 30 years. And I won that every now and then too. And then I was on the Spanish team at the World Championships twice, and about five times at the European Championships in Slovenia, in the Alps, in Innsbruck, and various other places.

[00:30:36] **Lucian Haas:** Let's go back to Algarona for a moment. Now, when they say, "Okay, you built this up, we're now as famous for paragliders as Tarifa is for kites and everything else." Are you actually an honorary citizen of Algodonales by now? Because they say here, he's done a lot for us.

[00:30:50] **Gerhard Ganter:** Yeah, that's funny too. I was once an honorary mayor. What does that mean? Well, it means any person who has done something for the village or is famous—one is a hairdresser, they get a Goya, and so on and so forth. And no, that was already nice for me. And then the mayor gives a speech and hands over the key, and I was like, an honorary mayor. That was already nice. Is that for a year or a day? No, no, it was for a year and the next year some other guy gets it, some doctor or something. So it was already nice. And then the mayor said, yeah, he is, how do you say, a consul or something.

[00:31:36] ...who spread that out into the world.

[00:31:40] **Lucian Haas:** If you look at the population here in Algern and all that, when they see so many planes here all the time, is there actually something like a local flying community from the village that's said, "We want to learn that too"? Or is it more like they say, "Those are those weird international tourists who come here to fly," but to me, it all seems suspicious. They're so down-to-earth that they'd rather stay on the ground. Well,

[00:32:03] **Gerhard Ganter:** People talk about it a lot here, of course. Nowadays, it's just a handful or two. My sons and I, we're already three here. And in total, there aren't even ten from the village who fly. You have the good stuff within range, but you don't see it or don't appreciate it. Flying isn't seen the same way as it used to be. So, this is just the norm here now. And people admire how colorful the sky is and that so many people come. It's not seen as crazy or dangerous anymore.

[00:32:39] **Lucian Haas:** Well, at the beginning, it was all wild flying here. In recent years, even in Spain, it's become a bit more controlled. There are airspaces where anyone used to just fly in and nothing happened. And now there are discussions. What's the situation like here around Algodonales regarding that?

[00:32:55] **Gerhard Ganter:** That's our problem with the airspaces. So, right here in Algodonales, up to 4,000 feet, we don't really have a problem. That's not airspace. And above 4,000 feet is the Seville TMA. And the Seville TMA is almost all of Andalusia. They set that up once, and nobody said anything. And now you fly a little bit north or something, and then you're in the Seville TMA. So all the flights here go into the Seville TMA. People still upload them anyway. And nothing happens. And I don't see that as particularly dangerous at the moment, because the planes aren't flying around there. They should actually create a funnel, like is usual near an airfield.

[00:33:43] The TMA lower and then the CTR. But it's a bit chaotic here. And now we're in the middle of it.

[00:33:53] Either, if you look closely, there's something else added: across all of Spain, we're only allowed to fly a maximum of 300 meters high. And that's a regulation that comes from the UL regulations. There's no specific regulation for paragliders. So we're just lumped in there. Now, we should actually create a specific regulation for paragliders. And the other alternative is to create airspaces for free flight. And there's a commission or some kind of agency set up now that's talking to aviation safety, and with the municipalities, and with the flight initiatives.

[00:34:40] But it's moving very, very slowly. So we have the chance that they might restrict the TMA of Seville and that we'll establish the first free airspace here. But those are visions for the future. We'll see what happens there. But

[00:34:58] **Lucian Haas:** you said that around Algonales itself, the airspace is basically still free. So, right now around the mountain...

[00:35:03] **Gerhard Ganter:** you can... From an airspace perspective, from the Sevilla TMA, it's great here. But there's the other regulation. Technically, you shouldn't be allowed to fly anywhere in Spain at all, because you fly away from the launch site and go above 300 meters. If we take the UL regulation into account, where we're supposed to fall down, then you wouldn't be allowed to fly anywhere in Spain. In Vietahita or... it applies everywhere. But at the moment, nobody is looking at that.

[00:35:34] **Lucian Haas:** That means, only for competitions like that, the corresponding NOTAMs are requested or set up so that you can say, "Now you're allowed to..."

[00:35:42] **Gerhard Ganter:** We had the last championship for paragliders here and we issued NOTAMs. And then we... However, they turned a bit of a blind eye. So... it went well.

[00:36:03] **Lucian Haas:** A bit further east from here, there were already real problems. That was with the airspace of the Malaga airport, where there were apparently some really close encounters between paragliders and aircraft, where it then meant, okay, entire flying areas were basically closed off.

[00:36:22] **Gerhard Ganter:** Exactly. I want to explain that in a bit more detail. And you can see from that that we're looking a bit more closely today at what can actually be taken from that. So, in the Malaga CTR, there were encounters. Three were published and so on. And in reality, there were many more encounters. In Valladolid, the planes often flew under the paragliders. And from the plane, you could see the launch site quite well. And it's exactly the approach path; the pilots can choose visual flight and can go down as low as they want. And then it's exactly the direction of the runway, so exactly over the Valladolid launch site.

[00:37:11] And now the discussion came up that you're not allowed to fly there anymore and so on and so forth. Then the mayor said of Valladolid, "Yes, that is the Capital de Vuelo, that is the capital of flying." It has always been that way and always will be. And that's obviously not possible. Now it's just that it's being controlled more. The police check the launch site from time to time. And they can supposedly confiscate the equipment and issue a fine of up to 6,000 euros. Does that mean flying is really prohibited there? Yes, but it's nonsense for us to say that it was now forbidden. In Germany or somewhere like that, no one would have ever had the idea to fly there.

[00:37:56] Or a helicopter would have come right along, and I would have pushed it down. So it's not that we're destroying something that used to be there, but it was good. I flew there back then too. But we had a pilot in our group from Air Europa and he explained it to us. And we flew to Loja and places like that. But we flew relatively low and had already taken the airplanes into account.

[00:38:25] **Lucian Haas:** Now, back to Algodonales, a different story—not airspace, but something you often encounter here: the many vultures flying around.

[00:38:33] **Gerhard Ganter:** Yes, they're here.

[00:38:37] Do you like these animals? I like them very much and people are also thrilled. It's so great. Even the nature authority has people here again and again watching with binoculars to see how it goes. And with the birds, with the paragliders. So in the past, there were signs saying we had to stay 300 meters away horizontally and 500 meters vertically above the nests and so on. And the signs are gone now. The conservationists have realized that. The vultures sometimes come to us and fly with us. Sometimes you get the impression that they fly ahead and indicate the thermals. And they fly together very closely.

[00:39:23] And people are thrilled. And they never attack. They don't attack anything to eat either. They just eat whatever they want, and they could easily attack a rabbit or something. They've never attacked a paraglider or anything like that.

[00:39:41] The most I've ever heard, I once flew close to a nest, was one of them growling. I can't even imitate that sound. So that was the most extreme thing so far. And

[00:39:53] **Lucian Haas:** no bird has ever flown into the lines there. So

[00:39:55] **Gerhard Ganter:** Can they see it somehow? It's admirable. I don't get it either. Because it's a paraglider and there's the pilot. And the lines are so thin, and thinner and thinner. But somehow they must be checking that. I don't know how either.

[00:40:12] **Lucian Haas:** It happened to me while flying two or three days ago. I was in a thermal with three of them as well. So three vultures and a few other paragliders. And then everyone turned left. The vultures at first too. But then suddenly, all the vultures that were there changed direction. And then one of the paragliders, actually quite stupidly, said, if they're turning right now, then I'll turn right too. So he followed them. But as soon as he followed them to the right, the vultures turned around again and he followed them the other way. I wondered then if the vultures maybe even prefer turning the opposite way of us, because they can keep us in their field of vision better than if you're flying behind them. And they might not be able to see that very well. Have you had experiences like that too?

[00:40:53] **Gerhard Ganter:** I prefer to do it the other way around myself. So if the vulture is circling to the right, I circle to the left. I somehow have more control that way. Because it's not exactly the same way the vultures fly and climb. I mean, you can climb in the thermals just as the vulture does if you do it right. But I have more control if I fly in the opposite direction. What do you mean by control? So you feel the air better? Yes.

[00:41:21] So first, I want to read where he's gaining good lift. And second, I want to avoid him colliding with me. So there are sometimes situations where they're just hanging in the air without any energy. They have the lock position in their shoulders and hang there, and sometimes they look outward. Lock position means they can basically lock their wings? They have two locking positions. One for extended wings in thermals. And then, when they leave the thermals, they tuck their wings down. And they switch the shoulders to fast flight. Slightly angled, and then they have incredible speed. And super glide performance. No glider and no one stands a chance there. And now, I've experienced from time to time that they look outward.

[00:42:11] Normally, there would be a collision. And then I scream and he does a Stall, like a full brake. And goes down. So, does shouting help? Yes, yes. I mean, they do hear you. Definitely. No, no. They get startled first and do something like they're landing. Do you have to shout in Spanish or does it not matter? It doesn't matter. No, no. They react. They react.

[00:42:35] **Lucian Haas:** so immediately. But I've also noticed, at least with the weak thermals that you can circle around in relatively large areas, they don't climb better than we paraglider pilots actually do.

[00:42:45] **Gerhard Ganter:** So I learned to circle tighter with the dragons. I had one once, while I was filming for Gunther Gipphardt. There was a camera on my helmet and everything. And then there were two vultures below me. They kept getting closer. No, that's not okay. That's not okay. They can't overtake me, that's not okay. So I just kept circling tighter and tighter. And then we climbed to the same distance and everything was perfect. And I just keep repeating that. And that—I think it's also a practice effect, flying with the vultures. It's often the case that they're somehow on the southeast slope, on the northeast side there in the bay. They go up there and then we fly there, flying up with them.

[00:43:33] So it's very, very often that they show us the thermals.

[00:43:36] **Lucian Haas:** What about long-distance flights? Do they fly long distances themselves, or do they always just fly around their cliffs? Or can you say, "That one is flying away, I'll fly with it and keep following it," and it will show me where they're going?

[00:43:46] **Gerhard Ganter:** Yes, those are two interesting topics. So they fly a lot just for the fun of it. They fly around the home mountain a lot, back and forth, up and down. So it's not about looking for food there. But there are conservationists who occasionally have antennas up here on the mountain. And they have vultures with the thing on them, with the responder. And they track vultures that fly 200 kilometers away from here looking for food. So those vultures have certain periods of famine. Because we have about 500 here at the home mountain that nest here. We have the Safra Magron, the rock north of us. That's a small nature reserve. And they're counted there; that's 503 according to

the last count.

[00:44:34] And then we have the Grasalema Nature Park. There are definitely way more than 500 there. So on a small area, we have 1,500 vultures. They can supposedly last 30 to 50 days without eating. They only have to drink in between. But still, with such a huge number, they need something to eat. Now, there are things that are fed with slaughterhouse waste. And it's not intentionally near here. Instead, at the moment, there's a feeding site in Arcus. And there, they just dump a bucket of slaughterhouse waste. And the vultures fight over it. So they get a little something to eat that way.

[00:45:20] How far is it to fly from here to Arcus? Oh, by car it's 50 kilometers. As the crow flies, it's probably 40 or something. That means if they fly to feed, we could go on a route with them. And say, you land at the very end. Oh, that thing about route flying is also... that happens very, very often. You fly from here somehow to Ronda or to Olvera. Or further. And if you then encounter vultures on the line, then you're on the right line. And it happens often that you... I'm always looking, I'm always looking very intensely at birds, at vultures, to see if you see something somewhere. And if they're circling somewhere, nothing like heading towards you. So they've saved me from drowning many times. And there are always reports from people who are flying on routes here.

[00:46:08] And the vulture saved me. So that's a great thing. And it's always a huge experience.

[00:46:16] **Lucian Haas:** Out of all of that, I mean, you've been flying here for 30 years now. Is there ever something, like a highlight flight, where you'd say, that was the flight of my life that I did in this area?

[00:46:27] **Gerhard Ganter:** Oh, right. I once flew further with a hang glider, like to Granada. That was quite a flight. And experiences with vultures, that happens all the time. And of course, the, how should I put it, meteorology. The aerodynamics or whatever you call it. That happens often here. For example, at the southeast landing field. You're very, very low. You're already preparing to land. And then it goes up again. Those are naturally the best thermals, when you think about it. The flight is finished and now it goes again. I find that somehow typical here. And probably, Lucian, you know better. Here, the sun just doesn't get so strong.

[00:47:14] The ground gets warmed up so much that the thermals often come from way down below. And then I've experienced other areas in the Alps. And there, with 500 meters, you can't do anything anymore. You're stuck down there. Because the slopes there warm up and because the thermals behave differently there somehow.

[00:47:33] **Lucian Haas:** Well, you often have these shifting wind systems here, as you mentioned earlier. You start in the southeast in the morning. And the wind shifts. The wind then shifts accordingly to the south. And then at some point in the afternoon, it always comes from the west. Is that something you can actually always count on? On classic low-wind days, where I thought, well, the north wind is blowing so strongly that it's completely

[00:47:53] **Gerhard Ganter:** ...cold.

[00:47:53] **Lucian Haas:** You've got that

[00:47:54] **Gerhard Ganter:** You've checked that very well and described it very well with the wind and so on, with the influences. So we have influences from the Mediterranean and the Atlantic. We are relatively protected from the Mediterranean. When the Levante pushes in, it pushes further inland in some valleys. And we can also take advantage of that for cross-country flying. You fly a bit further north and gain a bit towards the north. And because of that, convergence occurs. But you really have to know your way around to take advantage of that. So Nacho there, he's got it down. Or Ramon. And Nacho has also flown over 300 kilometers in a paraglider.

[00:48:41] And that triangle, the biggest one was 158, something like that. So, those were some proud flights. We don't have the area here for major cross-country flying. The advantage we have is the frequency of flights. We fly very, very often, almost every day. That's where I see the big advantage here.

[00:49:03] **Lucian Haas:** In terms of development, you have children too. Your sons are basically in the business now. Are they just going to take over? And will this become some kind of Gunterfly dynasty?

[00:49:15] **Gerhard Ganter:** Well, that's already happened. I'm the runner now, in a way. And it's all running with my two sons now. I'm very, very happy that they're continuing. Carlos and Manuel. The thing is, the flying here, or the flight area, is my baby. I've developed that and fought for it over so many years. Now it runs on its own. I haven't done any advertising for a long time. And more and more people are coming. The people who come, keep coming back. And now it runs on its own. It's a self-runner, as they say. And now I'm supposed to throw it all away. That would hurt me. So that's why I'm very glad that they're continuing. And I'm still involved too.

[00:49:59] I fly a bit more now. Sometimes I'm involved as a libero. And then I get to fly. And I just enjoy it so much. That means,

[00:50:10] **Lucian Haas:** you have four children in total. I think two sons, two daughters. And a fifth child, the flight area.

[00:50:16] **Gerhard Ganter:** No, you miscounted the kids. Because it's two sons and one daughter. And the baby. Yes,

[00:50:26] that's my baby. Some people will understand, those who have built a company. You get attached to it somehow. It's not just about the economics. It's somehow, it's something internal. Okay. Carlos. Oh, Carlos.

[00:50:45] Thanks

[00:50:46] **Lucian Haas:** for this beautiful story. I think that's a lovely way to wrap up with the outlook of what's next for your child here—so, the flight area as a child, which is also allowed to keep growing. Thank you for the narration. And I wish you many more wonderful flights with the vultures here.

[00:51:00] **Gerhard Ganter:** Yes, thank you very much. So. And I also wish all the visitors a great time here.

[00:51:07] **Lucian Haas:** They will certainly have that, at least if the weather is as nice as it is today.

[00:51:21] That was Gerhard Ganter in conversation with Lucian Haas. If you want to learn more about the Algodonales flight area, you can find a detailed description of the launch sites on my blog Fluglights. The link to this, as well as other information, can be found in the show notes for this podcast. Anyone interested in accommodation and support services from Gantafly should check out the corresponding website, www.gantafly.de. If you enjoyed this podcast, then don't forget to support my work on Podz-Glitz and the Lu-Glitz blog as a voluntary supporter. How much you want to give as a contribution is entirely up to you. For those who are unsure, I recommend a non-binding guideline of one euro per podcast episode and two euros per reading month on Lu-Glitz.

[00:52:10] Payments are very easy via PayPal. You can find the details on the Lu-Glitz website, specifically on the Support page. If you also don't want to miss any new episodes of Podz-Glitz, you can also like and subscribe to the podcast directly on many well-known audio services, including Spotify, iTunes, Google Podcast, and Soundcloud. Additionally, you can find many other episodes in the archive there. Most of them are so timeless that you can listen to them anytime. Stay healthy and see you next time. And make sure to get back up in the air for some fun soon. Ciao!

Français

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

Show notes

Algodonales est l'un des sites de vol d'hiver les plus populaires d'Espagne méridionale. Il a été découvert et exploité pour le vol par l'Allemand Gerhard Ganter. +++

Algodonales – ce serait sans doute un village de montagne ou une petite ville pittoresque, mais encore assez endormie en Andalousie, si des centaines de parapentistes et de deltaplanistes de toute l'Europe n'y affluaient pas chaque hiver. Le lieu, souvent appelé simplement Algo, est l'une des destinations les plus populaires pour les voyages en parapente pendant la soi-disant saison froide en Europe. En Espagne du Sud, on peut certes encore souvent s'asseoir au soleil en t-shirt avec des températures agréables. Et pour le vol en thermiques, le climat d'automne à printemps autour de la Sierra de Lijar, la montagne emblématique d'Algo, est également magnifique.

Il y a plus de 30 ans, Algodonales était encore plongé dans un sommeil profond comme Belle au bois dormant. C'est un Allemand qui a réveillé le spot de vol : Gerhard Ganter. Il a volé en 1983 comme premier pilote depuis la Sierra de Lijar, à l'époque encore avec un deltaplane. Et il est resté – par amour pour cette montagne et pour sa femme espagnole Ani, qu'il avait rencontrée à Algo.

Des années plus tard, Gerardo, comme on l'appelle en Espagne, a fondé sur place le centre de vol Ganterfly, par lequel il propose aux pilotes des chambres en location ainsi qu'un service de navette avec assistance à la montagne. Aujourd'hui, il existe sur place toute une série d'entreprises similaires qui subviennent toutes à leurs besoins. Le parapente est devenu l'un des facteurs économiques locaux les plus importants.

Dans le podcast, Gerardo, aujourd'hui âgé de 68 ans, raconte son histoire : comment il a découvert Algodonales. Comment la population le tenait autrefois pour fou, mais est désormais très reconnaissante pour le développement qu'il a initié. Il explique également ce qui rend le vol autour d'Algo si spécial : des conditions météorologiques et thermiques tout à fait uniques jusqu'aux dizaines, voire centaines de vautours avec lesquels on peut partager le même espace en tant que parapentiste.

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 :

"Spanish Summer" de Audionautix est sous licence "Creative Commons Attribution" (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Artistes : <http://audionautix.com/>

- Description sur Lu-Glitz: Algodonales - zone de vol d'hiver idéale (de 2008, mais toujours actuelle dans presque tout)

Liens :

- Algodonales - zone de vol hivernale idéale : <https://lu-glitz.blogspot.com/2008/04/algodonales-ideales-winterfluggebiet.html>
- Flugzentrum Ganterfly : <http://www.ganterfly.de/>
- Vidéos pour voler en Algo sur Area28 : <http://area28.de/algodonales-spain>
- Guide de zone de vol pour Algo : <https://xcmag.com/travel-guide/guide-to-algodonales-spain/>

Transcript

[00:00:05] **Gerhard Ganter:** Les vautours viennent parfois vers nous et volent avec nous. Parfois, on a l'impression qu'ils volent devant pour nous indiquer les courants ascendants. Alors je pense que c'est aussi un effet d'entraînement, de voler avec les vautours.

[00:00:32] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:35] **Gerhard Ganter:** Des histoires du monde du parapente. Aujourd'hui avec Gerhard Ganter, que beaucoup connaissent probablement déjà. Et Lucian Haas au micro.

[00:00:48] **Lucian Haas:** Algodonales serait sans doute un village ou une petite ville de montagne pittoresque, mais encore assez endormie en Andalousie, si chaque hiver des centaines de pilotes de parapente et de deltas viennent de toute l'Europe. Le lieu, souvent appelé simplement Algo, est l'une des destinations les plus prisées pour les voyages en parapente pendant la sieste hivernale en Europe. En Espagne du Sud, on peut certes encore souvent rester au soleil en t-shirt avec des températures agréables. Et pour le vol en thermique, le climat d'automne à printemps autour de la Sierra de Lijar, la montagne emblématique d'Algo, est parfaitement adapté. Il y a plus de 30 ans, Algodonales était encore en plein sommeil de la Belle au bois dormant pour les pilotes. C'est un Allemand, Gerhard Ganter, qui a réveillé le site de vol.

[00:01:33] Il a été le premier pilote à s'élancer depuis la Sierra de Lijar en 1983, à l'époque avec un deltaplane. Et il est resté, par amour pour cette montagne et pour sa femme espagnole Anni, qu'il a rencontrée à Algo. Des années plus tard, Gerardo, comme on l'appelle en Espagne, a fondé sur place le centre de vol Gantafly, via lequel il propose aux pilotes des chambres en location ainsi qu'un service de navette avec assistance à la montagne. Aujourd'hui, il existe sur place toute une série d'entreprises similaires qui vivent toutes grâce à cela. Le parapente est devenu l'un des facteurs économiques locaux les plus importants. Dans ce podcast, Gerardo, qui a aujourd'hui 68 ans, raconte son histoire : comment il a découvert Algodonales, comment la population le tenait autrefois pour un fou, mais est aujourd'hui très reconnaissante pour le développement qu'il a initié.

[00:02:22] Il explique également ce qui rend le vol autour d'Algo si spécial. Des conditions météorologiques et thermiques tout à fait uniques jusqu'aux dizaines, voire centaines de vautours avec lesquels on peut partager le terrain en tant que parapentiste. J'ai enregistré cette conversation avec Gerhard Ganter sur place à Algodonales, avec les bruits de fond occasionnels du quotidien andalou.

[00:02:47] Gerhard, ici en Espagne, on t'appelle Gerardo. Qu'est-ce que tu préfères, Gerhard ou Gerardo ?

[00:02:51] **Gerhard Ganter:** Peu importe, Gerhard, Gerardo ou Gerard, ça m'est égal. Ça veut dire que tu es international ? Exactement, oui, je m'intéresse aussi à la famille internationale des pilotes. Donc, j'ai cette idée de cultiver cette famille internationale ici. Tout le monde est donc le bienvenu.

[00:03:12] **Lucian Haas:** Maintenant, on est assis ici chez toi à Algodonales, sur ta maison. En haut sur le toit, avec un magnifique ciel bleu. Est-ce que c'est très typique ici ?

[00:03:20] **Gerhard Ganter:** Oui, c'est très typique. C'est très, très typique. Alors au début, j'étais ici en été et j'étais dans une toute petite tente dans la forêt d'eucalyptus, une sorte de camping informel avec un kiosque et tout ça. Et puis, j'ai sorti la tête le matin. Et ils disent : tu n'as pas besoin de chercher, pendant les trois prochains mois, il n'y aura que du ciel bleu. Tu as dit, au...

[00:03:45] **Lucian Haas:** Au début, j'étais ici. Ici, dans une tente, sur un camping avec un kiosque. Au début ? C'était quand, au juste ? Comment es-tu arrivé ici et pourquoi ?

[00:03:53] **Gerhard Ganter:** Oui, oui, il y a eu beaucoup, beaucoup de coïncidences. Beaucoup de coïncidences. Hier soir, j'ai dit aux gens que, oui, le mot « démissionnaire » n'existait même pas à l'époque. Alors, j'ai démissionné pour profiter de l'Espagne pendant un an ou deux. De quelle période parle-t-on ? Ah, on parle de 1983. D'accord. C'est là que tu as démissionné en Allemagne, là où tu viens. Oui, j'étais en poste à Bruxelles à l'époque et je suis allé à Madrid pour

le travail. Et ça m'a passionné. Et je voulais aller en Espagne, parce que c'était un peu mon illusion. Je trouvais ça génial. Et c'était une décision difficile de démissionner, parce que l'économie n'était pas très bonne non plus.

[00:04:39] J'étais en pleine ascension professionnelle. Et oui, j'avais fait mon diplôme et j'étais à Pläning et Preising, c'était comme ça que ça s'appelait. À Bruxelles pour John Deere, pour le siège de l'Europe et du Moyen-Orient pour les machines de chantier. C'était donc déjà un job intéressant. Mais bon, mes parents ont fait une crise de folie. Ils ont dit : "Tu étudies pendant si longtemps pour ensuite tout envoyer valser." Mais je me suis dit, bah, certains responsables des ressources humaines vont le prendre, ils comprendront. Et d'autres non. Et puis, quand je reviendrai dans un an ou deux et que je reprendrai, ça finira par passer. Quel âge avais-tu à ce moment-là ?

[00:05:21] **Lucian Haas:** Oui, j'avais environ 32 ans. Et puis tu es parti en Espagne et tu t'es dit : « C'est tellement beau ici, je laisse mon boulot ».

[00:05:30] **Gerhard Ganter:** Oui, oui, exactement. Au début, je voulais qu'ils me transfèrent en Espagne avec mon salaire de Bruxelles. Et ça aurait été génial, bien sûr. Mais malheureusement, ça n'a pas été possible. Alors j'ai démissionné. Et là, il faut ajouter que j'ai appris le deltaplane en 1981. Et puis, bien sûr, j'avais mon deltaplane sur la voiture, dans la voiture, d'abord dans la voiture. C'était un truc pour un court stationnement de deux mètres. Mon deltaplane était posé sur le siège passager. Et je suis parti en Espagne et j'ai fait des cours de langue. Parfois là, parfois là, et un peu de vol. Et le moment décisif, c'était à Malaga. J'étais à Malaga pour les cours de langue. Et puis, bien sûr, j'ai cherché un pilote de deltaplane. Et j'ai trouvé mon ami Antonio. Il pilotait déjà des deltaplanes ici en Espagne à l'époque.

[00:06:18] Ensuite, je suis parti avec pour Grasaleta. Le week-end, c'était le point de rendez-vous à Grasaleta. On y a pris le petit-déjeuner. Et après, on est partis voler. Il y avait des Anglais avec nous. John, il s'appelait comme ça. Et encore quelques Espagnols. Et quelques Espagnols qui voulaient bien, mais qui n'avaient pas de matériel. Enfin, il y avait 50 personnes. On s'est retrouvés là-bas à Grasaleta. Grasaleta est le village principal du Parque Natural de Grasaleta. Donc le parc naturel de Grasaleta. C'était déjà un parc naturel à l'époque ? Non, à l'époque ce n'était pas un parc naturel. Et on avait le droit de voler là-bas. Maintenant, c'est différent. Et on peut voir ça d'ici. Ce sont les superbes montagnes là-bas, au sud d'ici.

[00:07:05] Et il y avait un site de décollage tout à fait idéal, vers l'ouest, le nord-ouest. Par contre, depuis le col, Puerto la Paloma, il fallait porter la voile encore 100 mètres de dénivelé. Mais j'étais débutant. Et parfois, mes genoux tremblaient, genre. Mais ça valait le coup de décoller là-bas, parce que le dénivelé était de 1100 mètres. On a atterri là où se trouve aujourd'hui le réservoir. Il n'était pas encore là à l'époque ? Il n'était pas là, non. C'était en 1983, comme je l'ai dit. Ensuite, ça s'est poursuivi avec les gens. Je suis venu ici presque tous les week-ends depuis Malaga. Je suis resté ici. Et puis, on était sur ce site de décollage là-bas.

[00:07:51] La montagne s'appelle El Coros. Et puis les gens sont venus d'ici et ont dit : « Oui, on a une montagne là-bas. Et on peut aussi la voir de l'autre côté. La montagne d'Algodonales, Sierra de Lija. » Donc, elle serait libre tout autour. Théoriquement, on pourrait décoller dans toutes les directions. Mais personne n'y a jamais volé. Et il n'y a pas de décollage ni rien du tout. Et ça m'a vraiment intéressé. Je me suis dit que ça devait être idéal. Que la météo était idéale, je l'avais déjà vu.

[00:08:26] Et je suis resté là-bas une semaine. Et j'ai essayé de monter. Les gens ont dû sortir de la voiture pour me guider à travers les rochers. Donc c'était très critique. Une piste très, très mauvaise. Mais bon, quand on a des illusions et tout ça, on le fait. Enfin, on est montés. Et là, j'ai regardé du côté, de l'autre côté. Et bien sûr, c'était tentant. C'était super.

[00:08:53] **Lucian Haas:** Tu as déjà démarré là-bas ? Ou ça n'était pas encore possible ? Oui, je

[00:08:56] **Gerhard Ganter:** je ne sais même pas combien de fois j'ai redémarré avant d'avoir osé.

[00:09:02] **Lucian Haas:** Je ai

[00:09:02] **Gerhard Ganter:** au sud-est environ, là où se trouve le décollage sud-est aujourd'hui, j'ai juste enlevé quelques buissons et quelques pierres. Et avec le cerf-volant, on n'a pas besoin de beaucoup de place si le vent est bon. Et puis, je suis allé y voler. Et c'était ça, le décollage. À partir de là, on a volé vers le sud-est ici et vers l'ouest à El

Bosque. Le décollage à El Bosque, il existait déjà aussi. Par contre, le chemin n'était pas encore si long. Il fallait aussi porter le truc sur environ un kilomètre.

[00:09:33] **Lucian Haas:** C'était aussi encore en 1983 ? Non, non, c'est

[00:09:37] **Gerhard Ganter:** donc au printemps,

[00:09:39] **Lucian Haas:** Été 1983. Tu as dit au début que tu avais vécu sous une tente. Donc tu étais vraiment un nomade de la tente.

[00:09:48] **Gerhard Ganter:** Oui, c'était génial. C'était une toute petite tente. J'ai vraiment vécu dans la tente, là en bas, près de la rivière. Et ma toilette du matin, c'était dans la rivière. Il y avait des poissons qui venaient me caresser ou m'embrasser les pieds. Tout autour, il y avait des lauriers-roses, on appelle ça Adelfa en allemand. Et c'était super, une vue magnifique. On voyait les montagnes, c'était un endroit magnifique. Et j'ai vraiment vécu des mois dans la tente et je partais voler pendant la journée. La plupart du temps, je laissais la voile sur le décollage et je redescendais si le vent ne convenait pas. Il n'y avait pas d'internet, pas de prévisions météo, rien. Ça allait ou ça n'allait pas, et on rentrait alors à la maison.

[00:10:35] Mon chauffeur était un apprenti boulanger, il n'avait même pas de permis de conduire. Mais il adorait ma BMW et il était ravi quand il avait le droit de conduire. Mais la route était vraiment...

[00:10:47] **Lucian Haas:** jusqu'en haut de la montagne ? Oui,

[00:10:49] **Gerhard Ganter:** On était alors plutôt sur, enfin je parle plutôt de la place du village d'origine sur la montagne de Grasserlema. Le problème, c'était qu'il fallait porter le truc sur 100 mètres de haut. Mais ça n'était pas du tout un problème, parce qu'il y avait tellement de spectateurs, j'en ai eu tellement qui étaient intéressés et qui voulaient voir ça. C'était un peu quelque chose de nouveau, d'intéressant. Le fou là, qui se suicide et tout ça. Et ils ont porté mon cerf-volant devant. Je n'avais plus qu'à courir derrière. C'était comme ça. Tu as encore un surnom, genre El Loco ou autre chose ?

[00:11:24] **Lucian Haas:** quelque chose ? Le fou en espagnol

[00:11:25] **Gerhard Ganter:** Et genre ça ? Non, mais je l'ai entendu plusieurs fois après coup. C'était du genre : « Ouais, c'est le fou, il se sacrifie » et tout ça. Alors maintenant, des gens viennent vers moi et c'est bien sûr un plaisir pour moi. De temps en temps, des gens du village qui n'ont rien à voir avec ça viennent me voir et me demandent : « À quoi ressemblerait le village si tu n'étais pas venu ? »

[00:11:51] **Lucian Haas:** Eh bien, c'est une longue histoire. Tu as commencé en 1983. Aujourd'hui, on est en 2020. Il y a donc presque 30 ans entre les deux. Comment ça s'est passé ensuite ? Et à partir de quand as-tu dit : « Ah, je reste à Algodonales et je veux vraiment construire quelque chose ici autour de l'aviation » ?

[00:12:09] **Gerhard Ganter:** Alors, tu ne sais même pas encore quel était le point là-dedans.

[00:12:14] Alors en été, à la fin de l'été, genre en septembre, non, c'était encore en août, fin août, je me suis dit : "Bon, maintenant c'est bon, je repars." Et puis j'ai rencontré Dani, ma femme. Et là, c'était fini, quoi. Ouais, comme c'est toujours le cas.

[00:12:33] Et en fait, c'est à cause de ça que je suis resté ici. Mais je dois préciser que je suis vraiment tombé amoureux de la montagne, et ensuite d'Anni. Donc d'abord la montagne, puis Anni. Exactement. C'est chronologique, c'est comme ça. Et

[00:12:47] **Lucian Haas:** Anni n'avait pas de problème avec un Allemand aussi dingue qui se laisse transporter par les montagnes avec une telle témérité.

[00:12:52] **Gerhard Ganter:** Oui, j'ai dit à Anni que pour moi, voler est important. Ça fait partie du truc. Donc si on se marie, je me marie avec le fait de voler. Ça fait partie du package. Et elle a dit : « Bon d'accord, je fais avec. » Elle a...

[00:13:06] **Lucian Haas:** est-ce qu'elle a aussi appris à voler avec toi ?

[00:13:08] **Gerhard Ganter:** Oui, elle a commencé avec le cerf-volant. Elle avait son propre cerf-volant, avec de très belles couleurs, à Atlas. Elle s'est entraînée et elle a plutôt bien réussi. Mais elle n'est malheureusement jamais arrivée à voler. Puis, à un moment donné, les enfants sont arrivés.

[00:13:24] **Lucian Haas:** Est-ce que tu t'es retrouvée automatiquement installée en Algérie dès le mariage et t'es dit que c'était maintenant ta nouvelle patrie ? Ou est-ce que vous avez vécu ailleurs entre-temps ?

[00:13:35] **Gerhard Ganter:** Non, non. Alors, oui, oui, j'ai loué un petit appartement et tout ça. On s'est rencontrés en 83 et on s'est mariés en 84. C'était un peu le coup de foudre. Et au début, je me disais : non, pas une Espagnole, pas du tout. Et j'ai encore le temps. Je suis encore jeune. Pas si vite pour le mariage. Mais là, ça m'a pris.

[00:14:00] **Lucian Haas:** Ça arrive parfois. Bon, tu as habité ici. Au début, il n'y avait probablement pas encore beaucoup de pilotes avec qui on pouvait faire du business d'une certaine manière. Est-ce que tu y as pensé à l'époque ?

[00:14:12] **Gerhard Ganter:** Non, non, absolument pas. Mais j'ai écrit de temps en temps des articles dans le magazine du DHV et dans Fly & Glide Thermik ou comment ça s'appelait ? À l'époque, c'était comme ça. Et j'ai un peu expliqué ce qu'il y avait ici. Et les gens ont réagi. Mais c'étaient des deltaplanistes isolés qui ne pouvaient pas travailler en Allemagne pendant l'hiver. Dieter, le Zimmermann, quelques maçons et tout ça. Et ils sont restés ici pendant un certain temps. Ensuite, on est allés voler ensemble. Enfin, pas pour le business, mais pour le côté social. Donc oui, oui, pour l'amitié et tout ça. Et puis, j'ai fini par construire ma maison. C'était entre 90 et 92 que j'ai construit ma maison.

[00:14:59] Et c'est devenu assez grand. J'avais peur que ça ne soit pas fini, mais j'ai préparé quelques chambres pour la location. Par contre, ce n'était pas assez pour en faire un business. Mais j'avais toujours gardé ça en tête dès le début. J'ai vu que c'était idéal et que des gens viendraient certainement me voir pour voler.

[00:15:24] **Lucian Haas:** À quel moment est-ce que ça a commencé ? Les premiers sont venus juste pour s'amuser. Mais quand tu as vu que ça commençait à devenir sérieux, que tu pourrais peut-être en vivre.

[00:15:36] **Gerhard Ganter:** C'est comme ça que ça s'est passé plus tard. Mais je n'ai pas du tout répondu à ta dernière question, sur la façon dont j'ai gagné ma vie. C'est vrai. Parce que travailler ici, ça ne sert à rien. On ne gagne rien du tout et c'est mauvais. On est mal payé et ça ne donne pas de travail. Donc, ça ne vaut absolument rien. Si on veut survivre ici d'une manière ou d'une autre, il faut avoir une idée, faire quelque chose. Alors, la première chose, c'était le magasin de laine. Ma femme avait un magasin de laine avec sa tante. Et quand on s'est mariés, on l'a repris. Alors, on vendait de la laine. Ça a l'air très bizarre, bien sûr. Vendre de la laine ici, dans la chaude Andalousie. Mais on a ici

[00:16:22] Il n'y a absolument aucun chauffage. Les maisons n'ont pas de chauffage, l'isolation est mauvaise. Et en hiver, il y a quand même des jours où il fait plus froid. Et là, tu restes assis à l'intérieur en tremblant. Ils ont aussi un système : ils ont une longue nappe qui va jusqu'au sol. Et ensuite, tu passes tes pieds sous la table. Au début, il y avait un seau à charbon sur la table, et plus tard, un truc électrique. Et là, il fait chaud et tu reçois un peu de chaleur par le bas. Mais dans le dos, il fait glacial. Et du coup, il faut ces pulls. Alors, la laine, c'est une bonne affaire. Et pour Anni, c'était à la fois un hobby, son truc à elle, ou un point de rencontre pour les femmes. La boutique de laine était pleine. Elles en mangeaient pratiquement à la main.

[00:17:08] Elles me demandaient : « Quelle laine je dois prendre ? Quel motif ? » Et Anni a tout noté, comme un plan avec les diminutions, les augmentations, les manches, et tout ça. Donc, la boutique de laine a plutôt bien tourné. Et après, le truc suivant a aussi été une bonne affaire. C'était l'importation de voitures. J'ai importé des voitures d'occasion, surtout des 4x4 d'Allemagne. Et ça a été une bonne affaire pendant un certain temps. Et puis j'ai construit ma maison, petit à petit. Et puis à un moment, j'ai commencé à louer plus de chambres. Et vers 2000, j'ai eu des groupes. Bien sûr, des deltaplanistes et plus tard des parapentistes, que j'ai accompagnés avec des services de transport, des hébergements, tout ça.

[00:17:56] **Lucian Haas:** En 2000, ou 2001, je crois que tu as même eu un championnat du monde de deltas, c'était ça ? Un championnat du monde ?

[00:18:04] **Gerhard Ganter:** Exactement. Est-ce que c'était organisé avec ça ? Oui, oui, on l'a amené ici. Évidemment depuis ce truc, parce qu'il y a plus d'expérience et j'y ai aussi un peu contribué. On a amené les championnats du monde

de deltaplane ici. Les championnats de parapente étaient à Senes de la Vega. Et ça collait très bien ici. Et le plus important, c'est que j'étais aussi responsable des zones de décollage et d'atterrissage. J'étais dans l'équipe espagnole, j'ai volé avec eux, j'étais aussi là pour la définition des tâches. Mais le plus important, ce sont les zones de décollage. Donc, c'était très, très important pour moi. Et il fallait être là, quand on était au décollage ouest, il y avait un énorme Caterpillar en activité.

[00:18:50] Il y avait des rochers, comment dire, des rochers vivants, des rochers sauvages là-bas. Et on a dû les rassembler et déverser de la terre avec des centaines de camions. Et c'est là qu'en réside l'utilité maintenant. On a maintenant un décollage super idéal. Ça

[00:19:06] **Lucian Haas:** ça veut dire que le décollage, tel qu'il est maintenant, remonte à ce championnat du monde de deltas, parce qu'à l'époque, de l'argent a été investi pour l'aménager.

[00:19:13] **Gerhard Ganter:** Exactement, exactement. C'était la condition et l'Andalousie a coopéré. On avait 200 deltas, 160 flexibles et 40 décollageurs. C'était la dernière CM où les deux étaient ensemble. Ensuite, ça nous a séparés. Et on a eu besoin de 3000 mètres carrés et de trois lignes de décollage. Les deltas étaient certes poussés les uns dans les autres. On a fait des numéros au sol. C'était donc très serré, mais le décollage est vraiment super. Et ce n'est pas le seul, l'autre décollage était le sud-est. Et j'ai ajouté le décollage sud en plus. Et le décollage sud est très, très précieux. On a ici une zone de vent faible et il arrive très souvent qu'on vole au sud-est le matin, donc jusqu'à une heure ou deux, selon le cas.

[00:20:08] Et puis entre une et deux, ou entre deux et trois, c'est le sud ; on peut décoller au sud et ensuite ça tourne vers l'ouest. Et si tu as ton deltaplane là, que tu le rates, alors tu es mal barré. Mais maintenant, avec le décollage sud, on peut décoller au sud environ une demi-heure ou une heure plus tard. On n'a pas besoin de démonter et de remonter le matériel. On a déjà fait de très, très bons vols depuis le décollage sud. Et

[00:20:37] **Lucian Haas:** C'était les championnats du monde de delphin 2001 ? Quand est-ce que ça a commencé ici pour que ça devienne un grand spot de parapente ? C'était aussi vers cette époque que c'est devenu connu ? Oui,

[00:20:48] **Gerhard Ganter:** Ça a pris environ 30 ans, 30 ans ou 20 ans à construire. Parce que j'ai dû aménager les places de ville moi-même, avec quelques amis et tout ça. Ensuite, j'ai organisé un championnat et puis, oui, la commune, oui, oui, on va réparer le chemin et tout ça. Et la veille, rien n'avait été fait. Ils n'ont fait que promettre et c'est tellement cruel. Tu y crois encore. En tout cas, rien n'est arrivé. Et alors, j'ai pris le camion moi-même, on est montés la veille du dernier jour et avec la pioche, on a mis un peu de terre dans chaque nid-de-poule. Il fallait avancer par soi-même, ne pas compter sur la commune. Ça n'avait jamais été fait.

[00:21:33] Et si ce n'était pas pour l'euphorie, l'illusion et tout ça, je me serais dit : non, on laisse tomber le championnat, on a une maison. Je me suis déjà battu pour ça. Tu

[00:21:44] **Lucian Haas:** Tu as dit aussi au début qu'il y avait principalement des parapentistes qui venaient. C'était quand ce élan, où tu as remarqué, ah, maintenant on peut...

[00:21:51] **Gerhard Ganter:** ...plus de pratiquants de parapente ? C'est vrai. Ça est devenu plus connu à partir des championnats du monde, automatiquement par la publicité et tout ça. Et aux championnats du monde, il y avait 40 nations de parapente. Et ça finit par se faire savoir d'une certaine manière. Et puis à partir de 2000, j'ai aussi encadré des groupes. Et ça a augmenté d'année en année. Et maintenant, pendant les mois principaux, on a deux ou trois bus pleins à encadrer. Quoi

[00:22:25] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu entends par "mois principaux" ? C'est quoi la période de vol principale ici, d'après ton expérience ?

[00:22:29] **Gerhard Ganter:** en dehors ? Oui, alors on fait

[00:22:33] En juin, juillet et août, on ferme parce que selon moi, on peut voler presque partout à ces périodes. Dans les Alpes ou le centre de l'Espagne, mais le nord de l'Espagne est bien plus intéressant à mon avis. Ici, il fait d'abord trop chaud. Ce qui est intéressant ici, ce sont les saisons tardives, l'hiver et le printemps. Donc la haute saison, c'est octobre,

novembre et mars. Et il y a beaucoup d'arguments de la part des gens. Je leur demande pourquoi ils viennent. Une grande partie de mes clients viennent chaque année ou peut-être deux fois par an. Et il y a beaucoup d'arguments. Ils disent qu'ils veulent raccourcir l'hiver quand il fait mauvais en novembre, ils viennent ici et il y a un soleil magnifique.

[00:23:21] On profite d'abord du soleil, puis de la cuisine, et ensuite de l'ambiance ici sur la place du village. Et bien sûr, les vols comptent aussi, mais ce n'est pas toujours la priorité numéro un.

[00:23:34] **Lucian Haas:** Eh bien, tu as participé à la création de tout ça. Mais entre-temps, il y a maintenant toute une série d'autres prestataires de tours. Il y a des Britanniques, des Néerlandais et des Espagnols qui font ce genre de choses ici. Quand est-ce que ça a commencé, pour qu'ils se disent : « Oh, Algodonales est tellement bien, il y a assez de place pour monter plusieurs entreprises de ce genre » ?

[00:23:50] **Gerhard Ganter:** Exactement, exactement. Pour l'instant, il y en a six ou sept, mais c'est vrai. J'ai commencé et puis à un moment donné, une école de pilotage est arrivée et d'autres personnes sont venues pour l'encadrement. Et bien sûr, je ne trouve pas ça injuste. Je vois ça comme le fait que le ciel est là pour tout le monde, la montagne est là pour tout le monde et il y a de la place pour tout le monde. Bon, certains pensent alors que c'est de la concurrence. Mais pour l'instant, ça va bien pour nous. On a beaucoup de clients et donc tout est en ordre jusqu'ici. Le seul problème que je vois, et on travaille aussi à le résoudre, c'est qu'il y a certains jours où c'est très fréquent. Et ça arrive parce que différents bus arrivent.

[00:24:39] Genre des Polonais, des Tchèques, des Portugais ou autre. Aussi des guides qui arrivent avec plusieurs bus pleins et quand ça se cumule, que trois d'ici, deux de là et trois d'ailleurs arrivent d'un coup, alors d'un coup, c'est trop. Mais personne ne peut l'interdire, sauf la commune. La commune peut dire : le terrain de sport ou la montagne, ça m'appartient et tu y voles ou tu n'y voles pas. Et maintenant, il se peut qu'on organise quelque chose comme à la Dune de Pilar, où il faut s'inscrire par groupes, que les groupes doivent s'enregistrer et qu'un maximum de tant ou tant de personnes peuvent venir.

[00:25:24] **Lucian Haas:** Tu disais juste que la montagne appartient à la commune et tout ça. Dans quelle mesure la commune soutient-elle le vol maintenant ? Tu as dit au début qu'ils avaient promis de construire ça pour toi, mais ils ne l'ont pas fait. Est-ce qu'ils tiennent leurs promesses maintenant ou disent-ils : « On voit bien qu'on profite beaucoup des parapentistes qui viennent tous ici, alors on va aussi donner quelque chose en retour ou encore développer ça, parce qu'on a un intérêt personnel là-dedans » ?

[00:25:46] **Gerhard Ganter:** Alors la commune, j'ai ouvert mon entreprise, le Centro de Vuelo Gandaflei ou centre de vol Gandaflei, et ils m'ont déjà confirmé que le vol est un facteur économique important. Aujourd'hui, c'est bien plus encore. La commune voit donc très clairement que c'est un facteur économique pour le village. Les gens et les restaurants, c'est évident, la moitié des restaurants ne seraient pas ici s'il n'y avait pas les parapentistes. C'est clairement le facteur économique, mais la commune fait quand même très, très peu. Après avoir longuement supplié et fait des allers-retours, on a maintenant une nouvelle station météo qui fonctionne mieux que l'ancienne et de temps en temps, on fait quelque chose, mais ils ont promis beaucoup,

[00:26:34] On devrait avoir des manches à vent et ceci et cela. Et oui, en novembre, ça devrait être prêt, mais ce n'est toujours pas le cas. Le projet qu'on avait, ils voulaient investir 2 millions d'euros venant d'Europe, et puis ça a encore fini au placard. Maintenant, ça ressort. Donc le projet va être réalisé, tous les sites de décollage devraient être super bien aménagés, la route, la ligne électrique. La ligne électrique est, à mon avis, le plus gros handicap du site de vol, celle de l'atterrissage Ouest. C'est tout le temps, ce sont 20 000 volts, c'est très, très dangereux. J'avertis toujours mes gars très intensément, je n'ai même pas besoin d'aller jusqu'au sol, si tu es accroché et que ça n'atteint même pas le sol, alors le courant saute et c'est fini.

[00:27:21] Est-ce que quelqu'un a déjà atterri là-dedans ? Ça est arrivé plusieurs fois, malheureusement. Le dernier qui s'est crashé là-dedans avait une jambe complètement noire. Mais est-ce qu'il a survécu ? Il a survécu, mais sa jambe est probablement inutilisable, parce que tout à l'intérieur est détruit : les nerfs, les vaisseaux sanguins, tout. Parfois, les accidents ne sont pas directs, ce n'est pas que les gens s'envolent dedans, mais ils passent très haut au-dessus et approchent très haut de l'atterrissage et puis ils veulent descendre et ils arrachent, arrachent, arrachent l'aile. Ce sont les

accidents les plus fréquents qu'on a ici, que les gens arrachent l'aile à l'atterrissage ouest, et c'est tellement cruel à regarder.

[00:28:06] Tu regardes ça, et là il le déchire, et paf, et boum, et ils s'écrasent et se font mal au dos. On a déjà eu plusieurs accidents comme ça.

[00:28:18] **Lucian Haas:** Tu as commencé par le deltaplane, mais maintenant tu fais aussi du parapente, ou je crois surtout du parapente. Oui, c'est

[00:28:25] **Gerhard Ganter:** C'est bien. Enfin, j'étais le parapenteur, le fou qui se tue. C'est ce que le maire actuel m'a raconté récemment. Il admire ça maintenant, parce qu'on est devenu si connus. Personne n'aurait jamais pensé qu'on serait aussi célèbres ou connus que, par exemple, Tarifa pour le surf. Ils apprécient ça. C'était quoi la question ?

[00:28:53] **Lucian Haas:** Ton passage, tu as commencé par le deltaplane, mais à un moment donné, tu es passé au parapente. C'était quand, environ ? Oui, je me suis dit que...

[00:29:01] **Gerhard Ganter:** ... j'ai bien résisté face aux turbulences et à un moment donné, quand les trucs étaient encore si carrés, avec des cellules énormes, je me suis lancé en bas d'une pente super raide et c'était rien du tout. Et avec des Anglais qui faisaient les championnats ici, je me suis lancé avec le deltaplane juste avant et j'ai pratiquement volé en parallèle avec eux, mais les leurs n'arrêtaient pas de s'effondrer, et encore, s'effondrer et encore. Et là je me suis dit : non, non, ça ne va pas. Je vois bien maintenant, j'ai fait les deux pendant un certain temps et maintenant seulement du parapente. Les parapentes sont devenus bien, bien meilleurs. J'ai plus confiance maintenant. Ça ne secoue plus comme avant,

[00:29:45] C'était tellement désagréable pour moi que ça secoue autant au début. Non, là c'est bon. Je m'en sors bien. Mais j'ai fait de la delta pendant assez longtemps, environ 25 ans, tous les championnats, tous les championnats espagnols et les championnats locaux, andalous, de ligue et tout le reste. J'ai donc fait de la delta de manière très intensive. Est-ce que tu as déjà gagné quelque chose ? Oui, j'ai plein de trophées. J'ai gagné le championnat andalou de temps en temps, et parfois la deuxième place. On a eu le championnat Boski au championnat de Pâques depuis plus de 30 ans. Et là aussi, j'ai gagné de temps en temps. Et puis j'ai fait deux fois le championnat du monde avec l'équipe espagnole et environ cinq fois le championnat d'Europe en Slovénie, dans les Alpes, à Innsbruck et dans différents endroits.

[00:30:36] **Lucian Haas:** Revenons un instant sur Algarona. Maintenant, quand ils disent : « OK, tu as construit tout ça, nous sommes maintenant aussi célèbres pour le parapente que Tarifa pour le kitesurf et tout le reste. » Est-ce que tu es devenu citoyen d'honneur d'Algodonales entre-temps ? Parce qu'ils disent ici qu'il a déjà beaucoup fait pour nous.

[00:30:50] **Gerhard Ganter:** Oui, c'est marrant aussi. J'ai été "maire d'honneur". Qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire, donc n'importe quelle personne qui a fait quelque chose pour le village ou qui est célèbre, il y en a un qui est coiffeur, il a reçu un Goya, et ainsi de suite. Et non, c'était déjà sympa pour moi. Et là, le maire fait un discours, remet les clés, et j'étais donc maire d'honneur. C'était déjà cool. Est-ce que c'est pour un an ou un jour ? Non, non, c'était pour un an et l'année d'après, il y en a un autre, un médecin ou quelque chose comme ça. Donc c'était déjà sympa. Et là, le maire a dit, oui, il est, comment on dit, consul ou quelque chose comme ça.

[00:31:36] Celui qui l'a diffusé dans le monde entier.

[00:31:40] **Lucian Haas:** Si on regarde la population ici, à Algern et tout le reste, est-ce qu'avec tous ces avions qu'ils voient passer, il y a maintenant une sorte de communauté locale de pilotes dans le village qui se disent : « On veut aussi apprendre ça » ? Ou est-ce plutôt qu'ils se disent : « Ce sont ces drôles d'étrangers, ces touristes qui viennent ici pour voler » ? Parce que pour moi, tout ça est suspect. Ils sont tellement terre-à-terre qu'ils préfèrent rester au sol. Enfin,

[00:32:03] **Gerhard Ganter:** On en parle beaucoup ici, bien sûr. Maintenant, il n'y en a plus qu'une poignée ou deux. Mes fils et moi, on est déjà trois ici. Et au total, il n'y a pas dix personnes du village qui volent. On a la chance d'avoir ça à portée de vue, mais on ne le voit pas ou on ne l'estime pas. L'aviation n'est plus perçue de la même manière qu'à l'époque chez Weiden. Donc, c'est devenu tout à fait normal ici. Et les gens admirent le fait que le ciel soit si coloré et que tant de gens viennent. Ce n'est plus considéré comme quelque chose de fou ou de dangereux désormais.

[00:32:39] **Lucian Haas:** Au début, c'était un peu le far west ici. Mais ces dernières années, même en Espagne, c'est devenu un peu plus contrôlé. Il y a des espaces aériens où avant, tout le monde pouvait entrer sans problème. Et maintenant, il y a des discussions. Quelle est la situation ici autour d'Algodonales à ce sujet ?

[00:32:55] **Gerhard Ganter:** C'est justement notre problème avec les espaces aériens. Ici, juste à Algodonales, jusqu'à 4000 pieds, on n'a en fait aucun problème. Ce n'est pas un espace aérien. Et au-dessus de 4000 pieds, c'est la TMA de Séville. Et la TMA de Séville couvre presque toute l'Andalousie. Ils l'ont mise en place une fois, et personne n'a rien dit. Et maintenant, tu voles un tout petit peu vers le nord ou quelque chose comme ça, et bam, tu es dans la TMA de Séville. Donc tous les vols commerciaux ici passent par la TMA de Séville. Les gens le signalent quand même. Et il ne se passe rien. Et je ne trouve pas ça si dangereux pour le moment, parce que les avions ne tournent pas là-dedans. Ils devraient normalement faire une sorte d'entonnoir, comme c'est l'usage à proximité des aéroports.

[00:33:43] La TMA plus bas, puis la CTR. Mais c'est un peu chaotique ici. Et maintenant, on est dedans.

[00:33:53] Soit, si on regarde ça de plus près, on ne peut voler qu'à une altitude maximale de 300 mètres dans tout l'Espagne. Et c'est une règle qui provient des réglementations UL. Pour le parapente, il n'y a pas de règle spécifique. Donc on est inclus dedans. En fait, on devrait normalement créer une règle spécifique pour le parapente. Et l'autre alternative, c'est de créer des espaces aériens pour le vol libre. Et là, une commission ou une sorte d'agence a été mise en place pour discuter avec la sécurité aérienne, avec les communes et avec les initiatives de vol.

[00:34:40] Mais ça avance très, très lentement. On a la chance qu'ils restreignent ensuite la TMA de Séville et qu'on puisse établir ici le premier espace aérien libre. Mais ce sont des visions d'avenir. On verra bien ce qui se passe. Mais

[00:34:58] **Lucian Haas:** Tu as dit que juste ici, autour d'Algonales, l'espace aérien est quasi libre. Donc maintenant, autour du Hausberg...

[00:35:03] **Gerhard Ganter:** on peut... Côté espace aérien, par rapport à la TMA de Séville, c'est super ici. Mais il y a l'autre réglementation. En fait, on ne devrait pas pouvoir voler du tout en Espagne, parce que tu pars du décollage et que tu dépasses les 300 mètres de haut. Si on prend en compte la règle de l'UL, où on est censés tomber, alors on ne devrait pas pouvoir voler en Espagne entière. C'est pareil à Vietahita ou... partout ailleurs. Mais pour l'instant, personne ne vérifie.

[00:35:34] **Lucian Haas:** Cela signifie que pour de telles compétitions, des NOTAM correspondants sont demandés ou mis en place pour pouvoir dire : maintenant, vous avez le droit de...

[00:35:42] **Gerhard Ganter:** Lors du dernier championnat pour les parapentistes ici, nous avons émis des Notams. Et ensuite nous avons... Cependant, on a un peu fermé les yeux. Donc... Ça s'est bien passé.

[00:36:03] **Lucian Haas:** Un peu plus à l'est d'ici, il y a eu de vrais problèmes. C'était avec l'espace aérien de l'aéroport de Malaga, où il y a eu de vraies rencontres rapprochées entre des parapentistes et des avions, au point qu'on a fini par fermer carrément des zones de vol entières.

[00:36:22] **Gerhard Ganter:** Exactement. Je veux expliquer ça un peu plus en détail. Et on voit bien qu'aujourd'hui, on fait un peu plus attention à ce qu'on peut tirer de tout ça. Donc, dans la CTR de Malaga, il y a eu des rencontres. Trois ont été publiées, et ainsi de suite. Mais en réalité, il y en a eu bien plus. À Valladolid, les avions sont passés plus souvent sous les parapentes. Et depuis l'avion, on pouvait très bien voir le décollage. Et c'est précisément la trajectoire d'approche, les pilotes peuvent choisir le vol à vue et peuvent descendre aussi bas qu'ils veulent. Et c'est exactement la direction de la piste, donc juste au-dessus du décollage de Valladolid.

[00:37:11] Et là, la discussion a commencé : on ne peut plus voler là-bas, et tout le reste. Alors le maire a dit que Valladolid est une capitale du vol, c'est la capitale du vol. Ça a toujours été comme ça et ça le sera toujours. Et ça, ça ne passe pas, évidemment. Maintenant, c'est juste que c'est plus contrôlé. La police contrôle le décollage de temps en temps. Et ils peuvent apparemment confisquer l'équipement et mettre une amende allant jusqu'à 6 000 euros. Ça veut dire que le vol y est vraiment interdit ? Oui, mais c'est n'importe quoi de dire que c'était interdit maintenant. En Allemagne ou ailleurs, personne n'aurait jamais eu l'idée d'y voler.

[00:37:56] Ou alors, un hélicoptère serait arrivé tout de suite, je l'aurais fait descendre. Donc, ce n'est pas qu'on a cassé quelque chose qui existait déjà, c'était bien. J'y ai aussi volé à l'époque. Mais on avait un pilote d'Air Europa dans le groupe et il nous a expliqué ça. Et on est allés voler vers Loja et tout ça. Mais on est restés assez bas et on a déjà pris en compte les avions.

[00:38:25] **Lucian Haas:** Maintenant, on va à Algodonales, c'est une autre histoire, pas l'espace aérien, mais ce qu'on croise souvent ici, ce sont les nombreux vautours qui volent partout.

[00:38:33] **Gerhard Ganter:** Oui, ils sont là.

[00:38:37] Est-ce que tu aimes ces animaux ? Moi, je les aime beaucoup et les gens sont aussi enthousiastes. C'est tellement génial. Même les autorités de la nature envoient régulièrement des gens ici pour observer avec des jumelles comment ça se passe. Et avec les oiseaux, avec les parapentistes. Alors avant, il y avait des panneaux, on devait rester à 300 mètres horizontalement et verticalement, donc 500 mètres au-dessus des nids, et tout ça. Et les panneaux ont disparu entre-temps. Les protecteurs de la nature l'ont admis. Les vautours viennent parfois vers nous et volent avec nous. Parfois, on a l'impression qu'ils volent devant et qu'ils indiquent les courants ascendants. Et ils volent tout près ensemble.

[00:39:23] Et les gens sont enthousiastes. Et ils n'attaquent jamais. Ils n'attaquent rien non plus pour se nourrir. Ils mangent juste quelque chose et ils pourraient bien attaquer un lapin ou autre chose. Ils n'ont jamais attaqué un parapente ou quoi que ce soit comme ça.

[00:39:41] Le plus impressionnant que j'aie jamais entendu, je suis passé près d'un nid une fois, c'est qu'un d'eux a grogné. Je n'arrive même pas à imiter le bruit. Donc c'était le truc le plus extrême jusqu'à présent. Et

[00:39:53] **Lucian Haas:** il n'y a jamais eu d'oiseau qui se soit envolé dans les suspentes. Donc

[00:39:55] **Gerhard Ganter:** Est-ce qu'ils arrivent à voir quelque chose ? C'est admirable. Je ne comprends pas non plus. Parce que c'est une aile et qu'il y a le pilote. Et les suspentes sont si fines, de plus en plus fines. Mais ils doivent réussir à capter ça d'une manière ou d'une autre. Je ne sais pas comment.

[00:40:12] **Lucian Haas:** Il m'est arrivé il y a deux ou trois jours pendant que je volais. J'étais aussi à trois dans une thermique. Donc trois vautours et quelques autres parapentistes. Et là, tout le monde a tourné vers la gauche. Les vautours aussi au début. Mais ensuite, d'un coup, tous les vautours qui étaient là ont changé de direction. Et alors l'un des parapentistes, bêtement en fait, a dit : « S'ils tournent maintenant vers la droite, alors je tourne aussi vers la droite. » Il les a suivis. Mais dès qu'il les a suivis vers la droite, les vautours ont encore fait demi-tour et ont suivi dans l'autre sens. J'me suis demandé si les vautours ne préféreraient peut-être même pas tourner dans le sens opposé à nous, parce qu'ils peuvent mieux nous garder dans leur champ de vision que si on les suit. Et qu'ils ne voient peut-être pas si bien. Tu as aussi eu ce genre d'expériences ?

[00:40:53] **Gerhard Ganter:** Moi, je préfère le faire à l'inverse. Quand le vautour tourne à droite, je tourne à gauche. J'ai l'impression d'avoir plus de contrôle comme ça. Parce que ce n'est pas exactement de la même manière que les vautours volent et montent. On peut monter dans la thermique tout comme le vautour si on le fait correctement. Mais j'ai plus de contrôle quand je vole en sens opposé. Qu'est-ce que tu entends par contrôle ? Tu sens mieux l'air ? Oui.

[00:41:21] Alors, premièrement, je veux voir où il monte bien. Et deuxièmement, je veux éviter qu'il ne percute. Il y a parfois des situations où ils restent suspendus dans l'air sans aucune énergie. Ils ont les positions de verrouillage dans les épaules et ils restent là-dedans, et parfois ils regardent vers l'extérieur. Position de verrouillage, ça veut dire qu'ils peuvent quasiment verrouiller les ailes ? Ils ont deux positions de verrouillage. Une pour les ailes déployées, en vol thermique. Et puis, quand ils sortent de la thermique, ils baissent les ailes. Et ils basculent les épaules sur le vol rapide. Un peu inclinées et là, ils ont un tempo de dingue. Et une super performance de plané. Là, aucun deltaplane et personne n'a aucune chance. Et maintenant, j'ai déjà vu parfois qu'ils regardent vers l'extérieur.

[00:42:11] Normalement, il y aurait une collision. Et là, je crie et il fait un Stall, genre un freinage complet. Et il descend. Ça veut dire que crier aide ? Oui, oui. En tout cas, ils entendent. Non, non. Ils sont d'abord effrayés et font comme s'ils atterrisaient. Faut crier en espagnol ou peu importe ? Peu importe. Non, non. Ils réagissent. Ils réagissent.

[00:42:35] **Lucian Haas:** donc tout de suite. Mais j'ai aussi remarqué que pour au moins les thermiques faibles, que l'on peut dévier sur une surface assez large, ils ne montent pas mieux que nous, les parapentistes, en général.

[00:42:45] **Gerhard Ganter:** Alors, j'ai appris à faire des cercles plus serrés avec les deltas. J'en avais un une fois, quand je faisais des vidéos pour Gunther Gipphardt. Il y avait une caméra sur le casque, et il y avait deux vautours sous moi. Ils se rapprochaient sans arrêt. Non, ça ne va pas. Ça ne va pas. Qu'ils me dépassent, c'est pas possible. Alors j'ai serré, et encore plus serré. Et puis on a monté à la même distance et tout était parfait. Et je répète ça sans cesse. Et ça, je pense que c'est aussi un effet d'entraînement de voler avec les vautours. C'est souvent le cas qu'ils soient, genre, sur le versant sud-est, ils sont sur le côté nord-est là dans la baie. Ils montent là-bas et on vole vers eux, on monte avec eux.

[00:43:33] C'est très, très souvent qu'ils nous montrent la thermique.

[00:43:36] **Lucian Haas:** Et pour les vols de longue distance ? Est-ce qu'ils partent eux-mêmes en voyage ou est-ce qu'ils restent toujours autour de leurs falaises ? Ou est-ce qu'on peut dire : celui-là s'en va, je le suis et je reste derrière lui ? Et il me montrera bien où ils vont.

[00:43:46] **Gerhard Ganter:** Oui, ce sont deux sujets intéressants. Ils volent beaucoup pour le plaisir. Ils volent beaucoup autour de la montagne locale, d'avant en arrière, de haut en bas. Donc là, il ne s'agit pas de chercher de la nourriture. Mais il y a des protecteurs de la nature qui installent parfois des antennes ici en haut de la montagne. Et ils ont des vautours avec l'appareil, avec le répondeur. Et ils observent des vautours qui s'envolent à 200 kilomètres d'ici pour chercher de la nourriture. Ils ont donc certaines famines, ces vautours. Parce que nous avons ici, sur la montagne locale, environ 500 qui nichent ici. Nous avons le Safra Magron, la falaise au nord de nous. C'est une petite réserve naturelle. Et ils y sont comptés, ils sont 503 d'après le dernier recensement.

[00:44:34] Et puis, on a le parc naturel de Grasalema. Il y en a certainement bien plus que 500. Sur une petite surface, on a 1500 vautours. Ils peuvent apparemment tenir 30 à 50 jours sans manger. Ils doivent juste boire entre-temps. Mais malgré tout, avec une telle quantité, ils ont besoin de se nourrir. Maintenant, il y a des endroits où ils sont nourris avec des déchets de boucherie. Et ce n'est pas fait exprès pour que ce soit près d'ici. En ce moment, il y a un point de nourrissage à Arcus. Et là, ils versent un seau de déchets de boucherie. Et les vautours se battent pour ça. Ils arrivent donc à manger un peu de cette façon.

[00:45:20] C'est à quelle distance d'ici jusqu'à Arcus en vol ? Ah, en voiture, ça fait 50 kilomètres. En ligne droite, c'est probablement 40 ou quelque chose comme ça. Ça veut dire que s'ils partent pour se nourrir, on pourrait faire de la migration avec eux. Et on pourrait dire qu'on atterrit à la fin. Ah, pour ce qui est de la migration, c'est bien sûr aussi. Ça arrive très, très souvent. Tu voles maintenant d'ici vers Ronda ou vers Olvera, ou plus loin. Et si on croise des vautours sur la ligne, alors on est sur la bonne trajectoire. Et ça arrive souvent qu'on... Je regarde toujours, je regarde très intensément les oiseaux, les vautours, pour voir si on en aperçoit quelque part. Et quand ils tournent en cercles quelque part, sans direction précise. Ils m'ont déjà souvent sauvé de la noyade. Et il y a toujours des rapports de personnes qui font de la migration ici.

[00:46:08] Et le vautre m'a sauvé. Donc c'est une super chose. Et c'est toujours une expérience incroyable.

[00:46:16] **Lucian Haas:** Parmi tout ça, je veux dire, tu voles ici depuis 30 ans. Est-ce qu'il y a un vol en particulier, un moment fort, où tu te dis : « C'était le vol de ma vie » dans cette région ?

[00:46:27] **Gerhard Ganter:** Ah, oui. Avec une aile delta, j'ai déjà volé plus loin, vers Granada. C'était déjà un super vol. Et puis ces expériences avec les vautours, ça arrive tout le temps. Et bien sûr, aussi la météo, comment dire... l'aérodynamique ou quoi que ce soit. Ça arrive souvent ici. Par exemple, à l'atterrissage du sud-est. Là, tu es très, très bas. Tu es déjà prêt à atterrir. Et puis ça remonte encore. Ce sont bien sûr les plus belles zones de thermique, quand on y pense. Le vol est fini et là, ça repart. Je trouve que c'est quelque chose de typique ici. Et probablement, Lucian, tu le sais mieux. Ici, le soleil ne tape pas si fort.

[00:47:14] Le sol se réchauffe tellement que la thermique vient souvent tout d'en bas. Et puis, j'ai connu d'autres zones dans les Alpes. Et là, avec 500 mètres, tu ne fais plus rien. Tu es en bas. Parce que les versants là se réchauffent et parce que c'est thermique différent, d'une certaine manière.

[00:47:33] **Lucian Haas:** Eh bien, on a souvent ici aussi, comme tu le disais tout à l'heure, ces systèmes de vent changeants. Tu décolles le matin sur le sud-est. Et le vent tourne. Le vent tourne alors correspondamment vers le sud. Et à un moment donné dans l'après-midi, il vient toujours de l'ouest. Est-ce que c'est quelque chose avec lequel on peut toujours compter ? Les jours de vent faible classiques, où je me disais, eh bien, le vent du nord souffle si fort que c'est tout

[00:47:53] **Gerhard Ganter:** froid.

[00:47:53] **Lucian Haas:** Tu as

[00:47:54] **Gerhard Ganter:** C'est très bien analysé et très bien décrit avec le vent et tout ça, avec les influences. On a des influences de la Méditerranée et de l'Atlantique. On est relativement protégés de la Méditerranée. Quand le Levant pousse, il pousse vers l'intérieur des terres dans certaines vallées. Et on peut aussi en profiter pour le vol de distance. On vole un peu plus au nord et on gagne un peu vers le nord. Et par là, il y a une convergence qui se produit. Mais il faut vraiment bien s'y connaître pour en profiter. Donc Nacho, là, il maîtrise. Ou Ramon. Et Nacho a aussi volé plus de 300 kilomètres en parapente.

[00:48:41] Et le triangle, le plus grand triangle faisait environ 158, quelque chose comme ça. Donc, ce sont déjà des vols impressionnants. On n'a pas ici la zone pour faire de longs vols de distance. L'avantage qu'on a, c'est la fréquence des vols. On vole donc très, très souvent, presque tous les jours. C'est là que je vois le grand avantage ici.

[00:49:03] **Lucian Haas:** Côté développement, tu as aussi des enfants. Tes fils sont maintenant pratiquement dans le business. Est-ce qu'ils vont simplement reprendre la suite ? Est-ce que ça va devenir une sorte de dynastie Gunterfly ?

[00:49:15] **Gerhard Ganter:** Eh bien, c'est déjà arrivé. Je suis devenu le "Renner" entre-temps. Et maintenant, tout repose sur mes deux fils. Je suis vraiment, vraiment content qu'ils continuent. Carlos et Manuel. Le truc, c'est que le vol ici ou la zone de vol, c'est mon bébé. Je l'ai développé et pour ça, j'ai lutté pendant tellement d'années. Maintenant, ça tourne tout seul. Je ne fais plus de publicité depuis longtemps. Et de plus en plus de gens viennent. Les gens qui viennent, ils reviennent toujours. Et maintenant, ça tourne tout seul. C'est une réussite automatique, comme on dit. Et maintenant, je devrais tout lâcher. Ça va me faire mal. C'est pour ça que je suis très content qu'ils continuent. Et je suis aussi avec eux.

[00:49:59] Je vole un peu plus maintenant. Parfois, je participe en tant que libero. Et puis je viens pour voler. Et ça me fait tellement plaisir. Ça veut dire que,

[00:50:10] **Lucian Haas:** au total, tu as quatre enfants. Je crois que deux fils, deux filles. Et un cinquième enfant, le domaine de vol.

[00:50:16] **Gerhard Ganter:** Non, tu t'es trompé pour les enfants. Parce que c'est deux fils et une fille. Et le bébé. Oui,

[00:50:26] C'est mon bébé. Certaines personnes qui ont bâti une entreprise comprendront. On s'y attache d'une certaine manière. Ce n'est pas seulement une question d'économie. C'est quelque chose d'intérieur, d'intérieur. OK. Carlos. Ah, Carlos.

[00:50:45] Merci

[00:50:46] **Lucian Haas:** pour cette belle histoire. Je pense que c'est une belle conclusion avec la perspective de ce que ton enfant va faire ici, enfin, le fait que le domaine de vol puisse continuer à grandir avec lui. Merci pour le récit. Et continue de faire de beaux vols avec les vautours ici.

[00:51:00] **Gerhard Ganter:** Oui, merci infiniment. Alors, je souhaite aussi à tous les visiteurs de passer un bon moment ici.

[00:51:07] **Lucian Haas:** Ils en auront certainement, du moins si la météo est aussi belle qu'aujourd'hui.

[00:51:21] C'était Gerhard Ganter en conversation avec Lucian Haas. Si vous voulez en savoir plus sur la zone de vol d'Algodonales, vous trouverez une description détaillée des sites de décollage sur mon blog Fluglights. Le lien vers celui-ci, ainsi que vers d'autres informations, se trouve dans les notes de cet épisode de podcast. Ceux qui s'intéressent

aux hébergements et aux offres d'accompagnement de Gantaflly devraient consulter le site web correspondant, www.gantaflly.de. Si ce podcast vous a plu, n'oubliez pas de soutenir mon travail sur Podz-Glitz et le blog Lu-Glitz en tant que contributeur bénévole. Le montant que vous souhaitez donner en contribution reste entièrement à votre discrétion. Pour ceux qui ne sont pas sûrs, je recommande, à titre indicatif et non contraignant, un euro par épisode de podcast et deux euros par mois de lecture sur Lu-Glitz.

[00:52:10] Les paiements sont très simples via PayPal. Vous trouverez les coordonnées sur le site de Lu-Glitz, plus précisément sur la page "Fördern". Si vous ne voulez plus manquer de nouveaux épisodes de Podz-Glitz, vous pouvez également liker et vous abonner directement au podcast sur de nombreux services audio connus, notamment Spotify, iTunes, Google Podcast et Soundcloud. Vous y trouverez d'ailleurs déjà de nombreux autres épisodes dans les archives. La plupart d'entre eux sont tellement intemporels qu'on peut les réécouter n'importe quand. Prenez soin de vous et à la prochaine. Et n'oubliez pas de repartir bientôt dans les airs avec plaisir. Ciao !