

Der Pensionist

Podz-Glidz 52 — Wolfgang Lechner

Published	2021-03-19
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/der-pensionist-wolfgang-lechner-podz-glidz-52
Duration	00:58:12
Speakers	Lucian Haas, Wolfgang Lechner
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0052-der-pensionist-wolfgang-lechner.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	18 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	16
Show notes	16
Transcript	17
Français	29
Show notes	29
Transcript	30

Deutsch

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

Show notes

Wolfgang Lechner hat 30 Jahre lang die Geschäfte des Gleitschirmherstellers Nova geführt. Ein Rück- und Ausblick auf Entwicklungen der Gleitschirmszene.

Die Gleitschirmszene erlebt derzeit einen schleichenden, aber interessanten Generationswechsel. Etliche Protagonisten, die die Anfangs- und Boomjahre der Gleitschirmfliegerei mit geprägt haben, kommen langsam ins Rentenalter. Sie können zurückblicken auf eine Zeit, in der sie echte Pionier- und Aufbauarbeit geleistet, dem Gleitschirmfliegen dann aber auch zur Reife als Breitensport-taugliche Form der Fliegerei verholfen haben.

Wolfgang Lechner darf man durchaus zu diesen Ur-Gesteinen zählen. 1989 gründete der heute 62-jährige gemeinsam mit Hannes Papesh und weiteren Teilhabern die Marke Nova. Mehr als 30 Jahre lang führte er deren Geschäfte. Seit kurzem nennt er sich nun Pensionist, wie es in Österreich so schön heißt. Die Geschäftsführung von Nova hat er an Jüngere abgegeben. Nur den Vertrieb für Österreich betreut er weiterhin – wenn auch ohne Gehalt.

In dieser 52. Folge von Podz-Glitz erzählt Wolfgang Lechner seine Geschichte der Nova-Zeit. Von den wilden Anfängen, seiner Zeit als Mädchen für alles bis hin zum etwas unfreiwilligen Dasein als Testpilot, der Dominanz Novas in der Wettkampfszene der 90er und später dem bewussten Rückzug daraus, verbunden mit einer Um-Orientierung der Marke auf die breite Masse der XC-Piloten.

Wolfgang gibt auch Einblicke, wie die Gleitschirmszene über die Jahre immer professioneller geworden ist, und wo seiner Meinung nach in Zukunft noch Entwicklungspotenzial liegt.

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:

Song: Inkling | Künstler: Slenderbeats

Download: <https://www.youtube.com/watch?v=G1smTIT8fLU>

Die Gleitschirmszene erlebt derzeit einen subtilen, aber interessanten Generationswechsel. Etliche Protagonisten, die die Anfangs- und Boomjahre der Gleitschirmfliegerei mit geprägt haben, kommen langsam ins Rentenalter. Sie können zurückblicken auf eine Zeit, in der sie echte Pionier- und Aufbauarbeit geleistet, dem Gleitschirmfliegen dann aber auch zur Reife als Breitensport-taugliche Form der Fliegerei verholfen haben.

denke ich, wenn es um die Zukunft von Lu-Glitz und Podz-Glitz geht. Blog und Podcast soll es noch eine ganze Weile geben. Zum einen macht mir die Arbeit daran viel Spaß. Der Zuspruch und die Abrufzahlen sind hoch. Zum anderen freut es mich, dass eine wachsende Zahl von Lesern und Hörern meinen Einsatz auch finanziell unterstützen. Vielen Dank dafür! Das ist Wertschätzung und Motivation zugleich. Als freier Journalist lebe ich ja u.a. auch davon.

Anders als am Markt üblich habe ich mich für Lu-Glitz und Podz-Glitz aber bewusst gegen eine Finanzierung via Werbung, Sponsor-Partnerschaften oder strikte Abo-Gebühren entschieden. Denn daraus können schnell ungesunde Abhängigkeiten entstehen, die den Inhalten nicht immer zugute kommen.

Links:

- Nova: <https://www.nova.eu>

- Meilensteine: <https://www.nova.eu/de/unternehmen/meilensteine/>
- Pilots-Team: <https://www.nova.eu/de/pilots-team/>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/03/podz-glidz-52-der-pensionist.html>

Transcript

[00:00:04] **Wolfgang Lechner:** Und die Gondel war voller Piloten und es kam die Frage auf, wer ist jetzt Weltmeister geworden? In Garmisch, am gleichen Tag noch. Keiner wusste es. Das hat uns schon stutzig gemacht. Interessiert es die Leute überhaupt noch?

[00:00:34] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:38] **Wolfgang Lechner:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:42] **Lucian Haas:** Heute mit Wolfgang Lechner. Und Lucian Haas am Mikrofon. Die

[00:00:54] Gleitschirmszene erlebt derzeit einen schleichenden, aber interessanten Generationswechsel. Etliche Protagonisten, die die Anfangs - und Boomjahre der Gleitschirmfliegerei mitgeprägt haben, kommen langsam ins Rentenalter. Sie können zurückblicken auf eine Zeit, in der sie echte Pionier - und Aufbauarbeit geleistet, dem Gleitschirmfliegen dann aber auch zur Reife als Breitensporttaugliche Form der Fliegerei verholfen haben. Wolfgang Lechner darf man durchaus zu diesen Urgesteinen zählen. 1989 gründete der heute 62-Jährige gemeinsam mit Hannes Papesch und weiteren Teilhabern die Marke Nova. Mehr als 30 Jahre lang führte er deren Geschäfte. Seit kurzem nennt er sich nun Pensionist, wie es in Österreich so schön heißt. Die Geschäftsführung von Nova hat er an Jüngere abgegeben.

[00:01:41] Nur den Vertrieb für Österreich betreut er weiterhin, wenn auch ohne Gehalt. In dieser 52. Folge von Podz-Glidz erzählt Wolfgang Lechner seine Geschichte der Nova-Zeit. Von den wilden Anfängen, seiner Zeit als Mädchen für alles bis hin zum etwas unfreiwilligen Dasein als Testpilot, der Dominanz Novas in der Wettkampfszene der 90er Jahre und später dem bewussten Rückzug daraus, verbunden mit einer Umorientierung der Marke auf die breitere Masse der XC-Piloten. Wolfgang gibt auch Einblicke, wie die Gleitschirmszene über die Jahre immer professioneller geworden ist und wo seiner Meinung nach in Zukunft noch Entwicklungspotenzial liegt.

[00:02:21] Bevor es losgeht, noch ein kurzer Hinweis. Wenn du Podz-Glidz gerne hörst, dann lade ich dich ein, meine Arbeit an diesem Podcast finanziell zu unterstützen. Ich habe mich für den Blog Looglides und den Podcast Podz-Glidz bewusst gegen übliche Finanzierungsweisen wie Erwerbung, Sponsor-Partnerschaften oder strikten Abogebühren entschieden. Denn daraus können schnell Zwänge entstehen, die den Inhalten nicht unbedingt zugutekommen. Ich setze da auf Unabhängigkeit. Das funktioniert auf Dauer freilich nur, wenn meine Leser und Hörer bereit sind, für ein solches Angebot als Förderer einzugehen. Und zwar jeder, wie er will und kann. Anders gesagt, welche Fördersumme du geben willst, kannst du völlig frei wählen. Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten dafür findest du auf meinem Blog Looglides auf der Seite Fördern.

[00:03:17] Wolfgang, du bist jetzt Pensionist. Was ist das für ein Gefühl?

[00:03:23] **Wolfgang Lechner:** Eigentlich ein sehr gutes, muss ich sagen. Ich fühle mich in dieser Rolle sehr wohl. Habe Zeit für meine Hobbys. Und ich bin ja eigentlich nicht ganz richtig ein Pensionist, da ich ja immer noch den österreichischen Markt betreue. Der einzige Unterschied dabei ist, dass ich mein Geld nicht mehr von Nova erhalte, sondern vom Vaterstaat.

[00:03:46] **Lucian Haas:** Das heißt, du machst jetzt noch was für Nova, aber kriegst wirklich, das machst du jetzt unentgeltlich quasi? Richtig, ja.

[00:03:53] **Wolfgang Lechner:** Das mache ich unentgeltlich, weil es mir einfach Spaß macht. Und ich glaube, dass es auch gut für mein geistiges, für meinen Geist ist, das weiterhin zu machen.

[00:04:06] **Lucian Haas:** Du hast ja beim Gleitschirmhersteller Nova über 30 Jahre lang die Geschäfte geführt und die Marke im Grunde mitgegründet und von der Pike aus aufgebaut. Das ist, kann man ja sagen, ein Lebenswerk auf gewisse Weise. Aber im Grunde, wenn ich das richtig rechne, warst du schon 30, als du Nova gegründet hast. Da gab es also noch ein Leben davor, vor diesem Werk. Was hast du da gemacht?

[00:04:31] **Wolfgang Lechner:** Also, ich war zu diesem Zeitpunkt, bevor ich also Nova gegründet habe oder mitgegründet habe, war ich beim Nahrungsmittelfabrikant Haas. Ich weiß nicht, ob dir der was sagt. Nee, ich heiße zwar auch Haas, aber ... Der macht Pudding, ist ein relativ großer Hersteller für österreichische Verhältnisse und ist in Linz beheimatet. Und der macht Pudding, Senf, ja, verschiedene Lebensmittel. Und vielleicht kennst du Beets. Ja. Diese kleinen Kinderzuckerl. Ja, genau, das ist auch Haas. Und da war ich als Verkaufsleiter beschäftigt. Und dann kam eben Nova.

[00:05:16] **Lucian Haas:** Wie bist du denn überhaupt zum Gleitschirm gekommen dann? Ich meine, du hast jetzt da gearbeitet und sonst was. Warst du schon ein sportlicher Mensch und hast gesagt, ich will das mal zum Gleitschirmfliegen probieren? Oder wie waren da deine Anfänge? Ja,

[00:05:29] **Wolfgang Lechner:** in meiner Jugend war ich sehr viel in den Bergen. Ich habe geklettert. Und viele Kletterer oder viele Bekannte sind ja zum Gleitschirmsport gekommen durchs Klettern. So wie Uli Wiesmeier, Sepp Schwendner und so weiter. Die kannte ich schon vorher durchs Klettern eben.

[00:05:49] Es war ziemlich eine lustige Geschichte, wie ich zum Gleitschirmsport gekommen bin. Ein Freund erzählte mir, dass er ganz was Tolles, was Neues macht. Und ich fragte ihn, was ist das? Er macht gerade die Ausbildung zum Gleitschirmpiloten. Und das ist sehr schwierig. Also man benötigt schon eine Woche dafür. Und er sagt, was ist Gleitschirmfliegen? Und ja, das ist also eine neue Sportart. Da springt man vom Berg mit einem Fallschirm und kann fliegen. Also ins Tal fliegen. Und was ist das? Ich fragte dann, was ist da so schwierig? Ja vor allem das Starten und das Landen. Und ich war damals ja recht sportlich, muss ich sagen.

[00:06:37] Und dachte mir, das kann doch nicht so schwierig sein. Auf jeden Fall kam es zu einer Wette. Und in dieser Wette ging es darum, dass ich den Schirm starten kann. Und natürlich auch landen, ohne auf den Hintern zu fallen. Das war die Wette. Und wir gingen dann mit der ganzen Familie zum Patscherkofel. Und zwar war das ganz im Tal da unten. Und das war der Zielschuss sozusagen. Und da gingen wir auf einen Hügel. Man erklärte mir, wie man den Schirm startet und wie man landet. Ja, und das ist Gott sei Dank gelungen. Ich habe die Wette gewonnen. Das war dein erster

[00:07:19] **Lucian Haas:** Versuch? Erster Versuch, ja. Direkt beim ersten Versuch hast du diese komischen Tüten von damals mit ihren riesen Öffnungen und sowas hast du aufgezoogen bekommen und einen kleinen Hüpfen gemacht und bist

[00:07:28] **Wolfgang Lechner:** gelandet. Ja, genau. Und ja, das war damals ein Comet 27. Ich weiß nicht, ob du das Gerät noch kennst. Ja,

[00:07:36] **Lucian Haas:** das ist vor meiner Zeit. Vor deiner Zeit. Also

[00:07:39] **Wolfgang Lechner:** ich war

[00:07:39] **Lucian Haas:** damals schon geboren. Auf jeden Fall ist es

[00:07:40] **Wolfgang Lechner:** gelungen. Ich habe die Wette gewonnen und Gleitschirmfliegen war für mich abgehakt. So, beendet. Ich habe das gewonnen und fertig.

[00:07:50] Gut, dann später bei einem Meeting, ich glaube, das war ein halbes Jahr später, erzählte mir ein Arbeitskollege, dass er eben diesen Sport betreibt, Gleitschirmfliegen. Und dann sagte ich, so, das mache ich auch, das kann ich auch, ja.

[00:08:05] Und dann sagte er, okay, wenn du auch Gleitschirm fliegst, wenn ich das nächste Mal in Tirol bin, dann können wir ja gemeinsam fliegen gehen. Ja klar, können wir, kein Problem. Alles wieder vergessen. Halbes Jahr später kam der Anruf. Wolfi, ich wäre in Tirol, gehen wir fliegen. Ach du meine Güte, ich bin richtig erschrocken. Was mache ich jetzt? Also ich habe meinen Bekannten oder damaligen Freund angerufen, wir haben uns getroffen, und sagte zu

ihm, es gibt zwei Dinge, du musst mir erstens deinen Schirm leihen und zweitens musst du mir nochmals erklären, wie ist das gegangen mit dem Starten, was muss ich da genau tun? Er erklärte mir das, lieb mir den Schirm. Und ich traf mich mit Hermann, Hermann Habe, ein späterer Mitbegründer von Nova,

[00:08:57] in Aksamalizum. Wir gingen dann hoch, oder wir fuhren hoch mit der Bahn zum Hordl, das ist die Damenabfahrt, also schon ein richtiger Berg. Und es war Frühjahr, alles noch voller Schnee. Ja auf jeden Fall legten wir den Schirm aus, oder die Schirme aus, und mehr gelang der Start. Hermann aber nicht, der hatte mehrere Fehlstarte. Und ich bin gelandet dann am Talboden, voller Stolz. Und das war der Zeitpunkt, da hat mich Gleitschirmfliegen so fasziniert, und ich war infiziert von dieser Sportart. Ab diesem Zeitpunkt habe ich mir dann einen Schirm gekauft,

[00:09:43] einen Edelweiß, ich weiß nicht, ob du diese Marke kennst, eine französische Marke war das, und bin jeden Tag fliegen gegangen. Es war unglaublich, und ja, da gibt es natürlich auch viele, viele Erlebnisse in dieser

[00:09:58] **Lucian Haas:** Zeit. Aber einen Kurs selber hast du da gar nicht gemacht, sondern das war wirklich Learning by Doing, was du gemacht hast damals. Ja,

[00:10:04] **Wolfgang Lechner:** ja, Learning by Doing. Ich habe niemals einen Kurs gemacht, auch zu einem späteren Zeitpunkt nicht. Den einzigen Kurs war das dann der Sonderpilotenschein, den ich gemacht habe. Aber die Grundschulung selbst, das habe ich mir selbst beigebracht.

[00:10:19] **Lucian Haas:** Das war jetzt ja, ich meine 1989 habt ihr Nova gegründet, das war also in den Jahren davor, wo das geschehen ist. Ja, ja, das war 87. Okay. Wie kam es dann zu Nova? Also wie kommt man auf die Idee, wenn man Verkaufsleiter bei einem Lebensmittelhersteller ist, wahrscheinlich gar nicht so schlecht verdient und sowas, zu sagen, ich gründe jetzt eine komische kleine Gleitschirmfirma?

[00:10:44] **Wolfgang Lechner:** Ja, damals war die Vorbereitung zum Stubai-Krab, und wir waren also andauernd, also fast jeden Tag, wenn es halt das Wetter erlaubt, am Batscherkofel. Das war so ein Hausberg von Ole Isten. Das ist der Hausberg von Innsbruck. Und dort hat sich die ganze Gleitschirmszene, die Tiroler Gleitschirmszene sozusagen getroffen. Unter anderem auch Hannes Bapesch. Da lernte ich ihn zum ersten Mal kennen und er erzählte mir, dass er selbst einen eigenen Schirm hat, den er selbst auf der Nähmaschine von der Mutter genäht hat. Hannes war damals Student und hatte kein Geld, sich einen Schirm zu kaufen. Das war eigentlich der Grund, warum er selbst den Schirm entwickelt hat.

[00:11:34] Auf jeden Fall dauerte es eine geraume Zeit und er lieh mir dann einmal seinen Schirm. Und das war auf dem Hafele K. Und da konnte ich zum ersten Mal Höhe gewinnen. Also ich war über dem Startplatz und flog so hin und her. Und Hannes hat mir zugerufen, sei vorsichtig, sei vorsichtig. Er wusste ja nicht, wie der Schirm reagiert. Aber es war schon unglaublich. Früher waren es ja so reine Sinkflüge. Und da konnte ich zum ersten Mal die Startüberhöhung machen. Was nicht an mir lag, sondern einfach an dem guten Schirm. Ja, und um zurückzukommen auf die Geschichte am Bad Schakowl.

[00:12:17] Im Stubaital gab es eine Riesenveranstaltung zur damaligen Zeit, den Stubai Cup. Und da waren alle guten Piloten dort vertreten. Und sind dort halt Wettkampf geflogen. Und wir wollten auch mitfliegen. Haben uns natürlich nicht erwartet, dass wir irgendwie vorne sind. Aber wir wollten da mitmachen. Und haben trainiert am Bad Schakowl dieses Punktlanden. Ja, und bei diesen Punktlandeversuchen war auch Hannes Papesch da.

[00:12:50] Und er hatte, das hat sich schon herumgesprochen, und André Bucher hat den Kontakt zu Ernst Steger hergestellt. Und Ernst Steger hat den Hannes gleich unter Vertrag genommen. Es war ein Lizenzvertrag. Hannes bekommt ein bisschen Geld pro verkauften Schirm. Und das hat mir Hannes damals erzählt. Und gleichzeitig war er in einer misslichen Lage, da Ernst Steger diese Lizenz weitergeben konnte. Und er keinen Einfluss darauf hatte. Und das hat ihn natürlich gestört. Wenn jetzt seine Schirme von einer anderen Marke auch, also der gleiche Schirm von einer anderen Marke fliegt und er dafür nichts bekommt.

[00:13:36] Und das hat er mir erzählt und hat mich gefragt, ob ich irgendwie helfen kann. Ja, und ich war bereit dazu. Und dann haben wir uns mit den Leuten, mit den Lizenz, mit den zukünftigen Lizenznehmern getroffen und verhandelt. Über eine Lizenzgebühr. Und wir waren total blauäugig, hatten keine Ahnung von nichts. Und ich habe mir gedacht,

wenn ich eine Lizenzgebühr pro Stück verlange, kann ich das unmöglich kontrollieren. Dann habe ich mir gedacht, ich verlange einfach einen einmaligen Betrag dafür, dass sie die Konstruktion von Hannes verwenden.

[00:14:23] Ja, wo setzt man die an? Ja, man bockert einmal hoch. Und dann sieht man ja die Reaktion. Und so habe ich eine Million Schilling damals, das war irrsinnig viel Geld, verlangt für die Lizenz. Und meine Verhandlungspartner sind da gar nicht erschrocken. Das war eigentlich eine Summe, die für sie vorstellbar war. Na gut, wir haben uns wieder getrennt. Und bei der Nachhausefahrt habe ich mir gedacht, ja, wenn da so viel Geld drinnen ist, warum machen wir das nicht selbst?

[00:15:02] Ich habe diese Frage dann in den Raum gestellt, bei der Rückfahrt. Und der Hannes hat gesagt, ja, er weiß nicht wie. Keine Ahnung. Ja, warte mal ab, ich habe Bekannte und ich rede mal mit denen. Und so habe ich dann Hermann Habe angerufen und habe ihm das erzählt. Und er kannte schon die Geschichte von Hannes Pappesch, dass das so ein toller Schirm wäre und so weiter. Und habe auch ihm die Frage gestellt, warum machen wir es nicht selbst?

[00:15:37] Naja, müssen wir uns treffen, wir müssen darüber sprechen und so weiter. Und wir haben uns getroffen, damals in Angad, in einer Raststätte, einer Autobahnraststätte, vielleicht kennst du sie. Und haben uns einen Meetingraum genommen, haben uns überlegt, welchen Projektiven wir erreichen müssen, damit das Ganze nicht in die Hose geht. Haben dann festgestellt, ja, wir müssen 400 Schirme verkaufen, damit das klappt im ersten Jahr. Und der einzige Angestellte sollte ich sein, weil wir müssen natürlich den Vertrieb aufbauen, damit das auch klappt, muss ich bereit sein, von Haas mich zu verabschieden und Nova als Vollzeitjob zu übernehmen.

[00:16:25] Ja, da gab es natürlich Skepsis. 300 Schirme. Hannes kam das sehr viel vor, uns weniger. Wir waren eigentlich sehr euphorisch, dass das klappen wird. Und so kam es, dass wir Nova gegründet haben. Wie viele Schirme habt ihr dann im ersten Jahr verkauft?

[00:16:43] **Lucian Haas:** So an die 700. Es war sehr erfolgreich. Das war aber dann nur ein einzelnes Schirmmodell oder war das schon eine

[00:16:49] **Wolfgang Lechner:** Palette? Früher, nein, nein, da war nur ein Schirmmodell. Das war Nova CXC, angelehnt an den Comet CX. Das war ja der Schirm von Ernst Steger oder der erste Schirm von Hannes. Und die verbesserte Version sollte der CXC sein. Es war ein Modell. Früher gab es ja immer nur ein Modell. Das war im ersten Jahr der Wettkampfschirm und im zweiten Jahr war es dann der Schulschirm.

[00:17:16] **Lucian Haas:** Und im zweiten Jahr gab es wieder das erste Jahr von einem neuen Wettkampfschirm, der dann irgendwie das etwas verbesserte Modell war. Nun braucht man ja als Hersteller, wenn du sagst 700 Schirme, die müssen ja genäht werden und sowas. Wo habt ihr die denn genäht damals?

[00:17:31] **Wolfgang Lechner:** Ja, wir haben uns damals natürlich umgesehen, wer könnte sowas nähen? Und ein gewisser Olesko wollte auch Schirme produzieren und kannte den ungarischen Hersteller Magic Ballon. Das war eigentlich eine Bergbaufirma, die Uniformen und Ballone nähte. Aber hatte schon eine gewisse Erfahrung mit Gleitschirmen, da sie für einen Hersteller in Italien bereits Schirme genäht haben. Sie hatten Erfahrung. Allerdings war die nicht so positiv, denn es kam wohl nie ein Geld rüber. Und das war schon die nächste Hürde.

[00:18:17] Auf jeden Fall bin ich damals dann nach Petsch gefahren. Die sind beheimatet in Petsch, also fünf Kirchen. Gibt sich eine nette Bar. Mein Vater war im Hospital in Petsch, damals im Krieg, als er sich verletzte. Es waren fünf Kirchen, wo er dann stationiert war. Auf jeden Fall, um zurückzukommen, fuhr ich mit Olesko nach Petsch, um mit den Leuten zu sprechen, ob eventuell sie Gleitschirme für uns produzieren konnten. Und mein damaliger Chef, Dr. Gerhard Reus,

[00:18:59] späterer Generaldirektor von der ÖAMV, ich weiß nicht, ob dir das was sagt, also ein sehr großes Unternehmen, das größte Unternehmen in Österreich, der war damals mein Chef sozusagen bei Haas. Und den habe ich dann immer angerufen, wenn es irgendwelche Schwierigkeiten gab oder wenn ich nicht mehr weiter wusste, habe ich damals den Verhandlungssaal verlassen und habe ihn um Rat gebeten. Also eine sehr lustige Geschichte. Auf jeden Fall kam es dazu, da schenkten sie uns Vertrauen sozusagen und produzierten für uns die ersten Schirme. Und das hat auch von Anfang an gut geklappt dann? Eigentlich schon, ja. Früher waren die Schirme nicht so kompliziert, wie sie heute

sind.

[00:19:46] Das war alles viel einfacher. Sie hatten viel, viel weniger Zellen und so. Und es war auch nicht so genau mit der Trimmung. Also da gab es schon riesige Unterschiede zu heute. Aber sie produzierten sehr gut und ja, so kam das Ganze

[00:20:02] **Lucian Haas:** zustande. Mittlerweile, oder was heißt mittlerweile, schon lange ist ja dieser Betrieb dann eigentlich auch euer Betrieb geworden oder zumindest seid ihr Teilhaber daran. Habt ihr den dann einfach aufgekauft oder wie ging das?

[00:20:16] **Wolfgang Lechner:** Nein, das war dann diese ganze Umstrukturierung am Ostblock.

[00:20:23] Diese Bergbaufirma hat also den Betrieb geschlossen. Und so gaben sie uns die Gelegenheit, die Firma zu übernehmen. Wir haben damals eine Gesellschaft gegründet und der Mehrheitseigentümer wurde Nova. Und wir hatten natürlich ungarische Partner, die vorher schon in dem Betrieb tätig waren.

[00:20:43] **Lucian Haas:** Wart ihr damals eigentlich damit die erste Marke, die eine eigene Produktion hatte?

[00:20:48] **Wolfgang Lechner:** Das glaube ich nicht. Das glaube ich nicht. Aber da bin ich mir nicht mehr so sicher, ob wir die einzigen waren. Kann ich schwer sagen.

[00:20:57] **Lucian Haas:** Bleiben wir noch mal so ein bisschen bei der Geschichte von Nova. Am Anfang, du sagst ja, da hat man immer Wettkampfschirme rausgebracht und dann wurden das im nächsten Jahr wurden das die Schulschirme und so weiter. Aber ihr wart ja hauptsächlich auch wirklich sehr erfolgreich in dieser Wettkampfszene, vor allem in den 90er Jahren.

[00:21:15] Würdest du diese Zeit so als die große oder die größte Zeit von Nova betrachten?

[00:21:22] **Wolfgang Lechner:** Nein, ich glaube nicht, dass die größte. Es war vielleicht wettkampfmäßig die erfolgreichste Zeit. Aber wir hatten auch großen Erfolg mit dem Philou. Ich weiß nicht, ob dir das was sagt. Das war ein Anfängergerät, das wir über zehn Jahre verkauft haben. Und das waren schon irre Stückzahlen. Also alleine vom Philou haben wir 10.000 Gleitschirme produziert. Das ist heute unvorstellbar. Also das war schon sehr erfolgreich.

[00:21:54] Und die Wettkampfszene,

[00:21:59] oder der Erfolg, den wir damals hatten mit dem Xenon. Das war einer eurer erfolgreichsten Wettkampfstämme, der Xenon. Ja, absolut. Das war sehr, sehr erfolgreich. Man muss sich das einmal vorstellen. Wir hatten im BBC doppelt so viele Punkte wie alle anderen Marken zusammen. Das war eine unglaubliche Dominanz mit dem Xenon. Allerdings haben wir den Schirm ja nicht verkauft, weil wir konnten kein Gütesiegel damit machen. Und wir machten sozusagen dann einen kleinen Bruder, den Xion. Und der war auch sehr, sehr erfolgreich. Ein toller Schirm, ja.

[00:22:41] **Lucian Haas:** Ihr habt euch dann aber in den 2000er, ich glaube 2005 oder so was, habt ihr euch dann komplett von der Wettkampfszene aber verabschiedet.

[00:22:51] **Wolfgang Lechner:** Ja, das hatte zwei Gründe. Erstens, wir hatten einen Sponsor, FDI. Die uns auch finanziell unterstützten mit diesem Wettkampfteam. Früher war es ja so, dass die Piloten ja bezahlt wurden. Und das hat sehr viel Geld gekostet. Und auf der anderen Seite wurden auch sehr viele Ressourcen von uns gebunden. Weil man musste immer am Laufenden sein. Man musste immer Neuentwicklungen bringen. Und jeder dieser Piloten wollte natürlich den neueren Schirm haben. Und das immer in verschiedenen Größen. Also das war schon sehr schwierig, das alles umzusetzen. Also erstens die finanzielle Geschichte. Und FDI ist dann aus diesem Sponsorvertrag ausgestiegen.

[00:23:39] Und ausschlaggebend war eigentlich dann die Weltmeisterschaft in Garmisch.

[00:23:48] Wir waren da als Zuschauer dabei. Also unser Pilot natürlich auch. Aber die Gesellschaft war da. Und wir sind dann mit der Gondel am Wank, glaube ich, hochgefahren. Und die Gondel war voller Piloten. Und es kam die Frage auf, wer ist jetzt Weltmeister geworden? In Garmisch. Am gleichen Tag noch.

[00:24:10] **Lucian Haas:** Keiner wusste es. Das waren jetzt aber Piloten, die nicht mitgefliegen waren, sondern halt so Freizeitpiloten? Genau, Freizeitpiloten.

[00:24:17] **Wolfgang Lechner:** Und das hat uns schon stutzig gemacht. Interessiert es die Leute überhaupt noch? Und da kamen wir. Und da kam irgendwie der Entschluss, dass das vielleicht gar nicht so interessant ist. Und es war auch abgehoben. Das heißt, die Wettkampfschirme konnten nur mehr von Spezialisten geflogen werden. Der Transfer nach unten hat nicht richtig stattgefunden. War schwierig. Das waren ganz andere Geräte. Und dann hat man sich entschlossen, okay, wir konzentrieren uns auf Geräte für den Otto-Normal-Piloten. Das war eigentlich dann der Punkt, um dem Wettkampfgeschehen

[00:25:02] **Lucian Haas:** den Rücken zu geben. War das eigentlich eine Entscheidung, die damals in der Firma, gab es ein Einvernehmen drüber? Dass man sagt, wir gehen jetzt wirklich diesen anderen Weg? Oder gab es auch Leute, die enttäuscht waren, weil man sagt, oh, diese erfolgreiche Wettkampfmarke Nova streicht den Wettkampf einfach?

[00:25:21] **Wolfgang Lechner:** Es gibt immer, es gibt natürlich immer verschiedene Meinungen, klar. Und man diskutiert die aus, hört sie sich an. Und dann wird man eine Entscheidung treffen. Und diese Entscheidung ist zugunsten der Schirme gegangen, die dann für die Masse eigentlich mehr tauglich sind.

[00:25:42] **Lucian Haas:** Danach wurdet ihr vor allem, erst mit Mambu, aber dann vor allem mit dem Mentor, wo das ja im Grunde euer, der Begriff, wo ihr sagt, damit wart ihr erfolgreich. Und ihr habt, eine Weile war der Mentor ja sowas wie, der hat wirklich so einen Trendsetter und der hat eine eigene Klasse im Grunde. Viele haben ja gesagt, es gibt so diese Mentorklasse. Würdest du das einfach von diesem Umswitchen her sagen, das war ein besonders großer Erfolg der Firmengeschichte, wo man wirklich sagt, man definiert etwas für eine ganze Branche? Wo auch viele versuchen dann genau so einen Schirm oder zumindest diesen Trend oder diese Leistungsfähigkeit des Schirms in irgendeiner Weise zu kopieren?

[00:26:23] **Wolfgang Lechner:** Ja, klar. Das ist natürlich eine ganz tolle Geschichte mit dem Mentor. Das war ein sehr toller Mentor gewesen und immer noch, eigentlich immer noch. Es ging ja darum, dass man relaxt große Strecken fliegen kann mit einem Gerät, das relativ sicher ist, das fehlerverzeihend ist und dass man sich auf die Aufgabe des Streckenfliegens konzentrieren kann. Und das war sehr erfolgreich. Und das ist natürlich wunderschön, wenn es sozusagen gelingt, den Inbegriff vom Streckenfliegen, mit einem Schirmtitel zu bezeichnen, also die Mentorklasse, wie du gesagt hast. Das ist natürlich das Ziel, was man hat. Ja, logisch.

[00:27:09] **Lucian Haas:** Nun sagen ja viele auch, die Mentorklasse ist auch deswegen so erfolgreich geworden, weil so viele sehr gute Piloten dann eigentlich quasi für NOVA in den Ring gestiegen sind und gesagt haben, ihr habt dann auch als NOVA wirklich so das NOVA-Piloten-Team gegründet und vorhin gesagt, ihr fliegt jetzt mit unseren Schirmen. Ja. Ihr geht als Botschafter für NOVA da raus und die ganz, gerade in der Anfangszeit war es dann wirklich, dass die XContest häufig von diesen NOVA-Piloten absolut dominiert wurden und sowas. War das eigentlich eine strategische Entscheidung auch zu sagen, wir gründen dieses NOVA-Piloten-Team oder war das, ist das en passant entstanden und zufällig ist der Erfolg dann auch wirklich so gewachsen? Nein, Zufall war

[00:27:53] **Wolfgang Lechner:** es nicht. Das war natürlich schon Kalkül. Ja.

[00:27:56] **Lucian Haas:** Aber es

[00:27:56] **Wolfgang Lechner:** ging nicht nur darum, Piloten zu kaufen oder zu engagieren, die sehr, sehr gut fliegen. Es ging auch darum, dass es einfach tolle Burschen sind, die freundlich sind, die hilfsbereit sind. Es ging immer darum, dass man nicht die Leistung in den Vordergrund stellt. Und die waren ja am Anfang auch gar nicht so gut. Die haben sich auch entwickelt. Und wir hatten da schon ein wenig Glück. Dass Leute wie die Ingenieure, die österreichischen Ingenieure und so, dass die dann so erfolgreich wurden. Aber vom Anfang waren sie das nicht. Es waren teilweise auch sehr junge Leute, die sich da begeistert haben für das freie Fliegen sozusagen.

[00:28:46] Und ja, das war einfach erfolgreich und auch mit sehr viel Arbeit verbunden, muss man sagen. Unser Team-Captain, der Till Gottbrath, hat da hervorragende Arbeit geleistet und leistet sie immer noch. Also es ist ja nicht so einfach, diese Piloten zusammenzuhalten. Dass sie wirklich in einem Team sind, weil sie sind ja in alle Herren

Länder verstreut. Das ist nicht so einfach. Aber er macht das hervorragend und ganz, ganz toll. Aber es ging in erster Linie um Botschaft. Es ging nicht darum, dass die Teufel kommen raus, möglichst große Strecken fliegen. Das geht, ich sage heute noch so.

[00:29:27] **Lucian Haas:** Mit Gründung von diesem Team und die als Botschafter zu haben, wart ihr ja im Grunde auch ein bisschen Trendsetter. Und habt damit ja schon was gemacht, als so Sachen wie Social Media und sowas noch gar nicht so aktiv war. Dass man sagt, wir haben jetzt unsere Influencer und sonstigen Leute als Botschafter. Heute habt ihr mit Theo de Blick, dem Akro-Weltmeister, im Grunde auch einen Weltmeister im Influencing im Gleitschirmbereich, der da immer tolle Videos raushaut. Und ihr steht dann als Nova natürlich damit auch immer gut da. Aber schon damals waren ja, diese Leute haben dann ihre Geschichten erzählt oder ihre Flüge gehabt. Die haben für sich gesprochen. Das war ja Marketing-mäßig ein irre kluger Schachzug. Ja. Im Rückblick, kann

[00:30:06] **Wolfgang Lechner:** man das so sagen. Kann man das so sagen, ja. Aber es waren, wie gesagt, waren ja sehr viele Piloten dabei, mit denen wir schon lange Kontakt haben. Und es sind auch sehr viele Piloten dann, haben auch Nova wieder verlassen. Das muss man ja auch, sind abgewogen worden. Aber wenn ich mir das so, wenn ich. Wenn ich so zurückblicke, wer da alles im Team war, ist schon unglaublich. Ein Guschlbauer zum Beispiel. Der Guschlbauer. Ich glaube, der Durogati war auch bei euch, ne? Durogati war auch bei

[00:30:33] **Lucian Haas:** uns. Ja, ja. Lange Zeit. Ja, ja. Nun gibt es in der Nova-Geschichte auch noch andere, wie soll man sagen, ja, Legenden der Gleitschirmszene, die mit der Marke Nova verbunden sind. Hannes Papisch als Konstrukteur, der heute seine Eigenmarke Fieder hat. Und natürlich auch Toni Bender. Wie kam eigentlich der Toni zu Nova?

[00:30:56] **Wolfgang Lechner:** Ach mein Gott, das ist ja eine lustige Geschichte. Ich habe den Toni zum ersten Mal kennengelernt am Bad Schokowel. Das war der große Star. Und ich habe ihn bewundert. Das einzige Negative an Toni war immer seine Verlässlichkeit. Ich habe einmal acht Stunden auf einem Parkplatz in der Schweiz am Walensee auf Toni gewartet. Muss man sich vorstellen. Acht Stunden. Naja, Toni hat. Und zwar war. Damals war er mit Hans Bausenwein befreundet. Und Hans Bausenwein war ja dann zum späteren Zeitpunkt, also damals sozusagen der erste Generalvertreter von Nova in Deutschland. Und damit kam auch Toni Bender zu uns.

[00:31:43] Und wir wollten natürlich von seinen Tests profitieren. Und haben ihn sozusagen als Testpilot. Bei Nova angestellt. Das hat aber nicht sehr lange funktioniert, weil sich Toni verletzt hat.

[00:32:00] Und ich weiß nicht Doktor, warst du Kösten schon dabei in der Szene? Nein. Das war 1991 glaube ich. 1991 oder 1991 war diese Weltmeisterschaft. Und Toni sollte ja unseren Schirm dort fliegen. Hatte sich aber verletzt. Und Toni sollte auch unsere Schirme testen. Und ja, Toni konnte nicht aufgrund der Verletzung. Und dann suchten wir natürlich Handyringen nach einem Ersatz, genau.

[00:32:28] **Lucian Haas:** Als Testpilot einen Ersatz.

[00:32:30] **Wolfgang Lechner:** Ja, da wir den nicht finden konnten, gab es den Wolfi, Mädchen für alles. Der dann Testpilot wurde. Unter Anleitung über Walkie Talkie. Unter Anleitung von Toni Bender. Das

[00:32:44] **Lucian Haas:** heißt Toni saß oben am Berg oder unten auf der Landewiese.

[00:32:47] **Wolfgang Lechner:** Unten auf der Landewiese. Ich ging hoch. Und folgte seinen Instruktionen. War schon eine aufregende Zeit. Da gibt es übrigens auch eine vielleicht nette Geschichte. Da hatte ich am meisten Angst in meinem Leben. Und zwar flog ich das Testprogramm unter Anleitung von Toni. Und war vielleicht noch mal. Mitten am See, am Walensee. Und 100 Meter hoch. Und dachte mir, ja einen Klapper, der geht sich noch aus. Mache einen Klapper, habe einen Verhänger. Und konnte also den Landeplatz nicht mehr erreichen. Dann habe ich mir eine Stelle gesucht. Da gab es so eine Keilmauer. Und mit einer Stiege ins Wasser. Für den Bootanleger Stiege. Und ich lande dort im Wasser.

[00:33:34] Gehe raus. Und bin in einem Grundstück. Eine riesen Villa.

[00:33:41] Und das war ungefähr, ja vielleicht so 50 Meter bis zum Haus. Ich war mitten in diesem Garten.

[00:33:50] Und dann kam in mir.

[00:33:54] Fünf Rottweiler. Nicht Rottweiler. Docken. Fünf Docken. Kamen mir entgegen. Ich wusste nicht mehr, was ich machen sollte. Ich hatte den Gleitschirm geschultert. Und stand. Diese Docken sind dann ungefähr einen Meter von mir entfernt. Stehen geblieben. So schön aufgefädelt.

[00:34:13] Und ich ging immer schön weiter. Ich konnte nicht zurücklaufen. Und diese Docken. Also mir ist das Herz stehen geblieben. Ich habe geglaubt. Wenn die mich angreifen. Das war meine letzte Stunde. Und diese Docken waren so gut dressiert. Die haben nichts gemacht. Nicht gebellt. Gar nichts. Und haben mich wirklich zum Ausgang begleitet. Du kannst dir nicht vorstellen, wie mein Herz geschlagen hat. Das war unglaublich. Das heißt,

[00:34:43] **Lucian Haas:** dieses Abtreten von deiner verunglückten Landung quasi. Das war die größte Angstsituation in deiner Gleitschirmkarriere. Nein,

[00:34:52] **Wolfgang Lechner:** das weiß ich nicht. Aber es war schon. Ich hatte auch einmal beim Testen im Ötztal. Bei der Situation eigentlich nicht. Aber die darauffolgende hatte ich sehr viel Angst. Und zwar hatten wir da einen Schulschirm. Sollte ein Schulschirm werden. Ein Prototyp. Und wir gingen ins Ötztal, um zu testen. Und Hannes sagt zu mir.

[00:35:13] Beginne mal sehr vorsichtig. Probiere den Sackflug aus. Und ich zog den Schirm in den Sackflug. Bekam ihn nie mehr raus. Wirklich. Es ging rund. Ich hatte einen Gestalt. Ich habe alles gemacht. Vor allem schießen lassen. Nichts hat passiert. Nichts ist passiert. Es ist immer wieder gesagt. Und dann schaue ich so aufs Vario und denke mir. Okay. Fünf Meter sinken. Brauche ich keinen Rettungsschirm schmeißen. Kann ich vergessen. Und so in den Wald landen. Gesagt, getan. Und ich dachte mir. An diesem Baumwipfel kann ich mich festhalten. Und denkst du. Es funktioniert nicht. Die Gewalt ist viel zu groß. Also ich wirklich flog durch. Durch die Äste. Und Gott sei Dank hat der Schirm. Da hat sich dann verfangen. An den Ästen. Und ich hing da an eine Fichte. Die 20 Meter hoch war.

[00:35:59] So.

[00:36:01] Hannes hat dann gesagt. Okay. Der Schirm war zu langsam eingestellt. Er trimmte ihn um. Und am nächsten Tag sollte ich ihn wieder fliegen. Und das Manöver nochmal probieren. Mit dem gleichen Schirm. Mit dem du schon in den Baum gelandet warst. Natürlich. Ja, ja. Natürlich. Und da dachte ich mir. Scheiße. Was machst du denn? Ich gehe auf keinen Fall mehr ins Ötztal. Wo alles Bäume sind. Ich gehe ins Zillertal. Da gibt es Riesenwiesen. Fliege über eine Wiese. Und dann hoffentlich ist das besser. Wenn ich aufschlage. Aber du kannst dir auch nicht vorstellen. Wie aufregend es war.

[00:36:39] Rauszufliegen. Und zu wissen. In 5 Minuten. Wenn alles passt. Werde ich. Das Manöver nochmal einleiten. Hoffentlich funktioniert es. Es hat Gott sei Dank funktioniert. Der Schirm ging aus dem Sackflug raus. Aber das sind schon Momente. Wo einem das Herz höher schlägt. Das ist nicht so einfach. Aber die gefährlichste Situation. Ich weiß nicht. Ob ich sie noch erzählen soll. Ja gerne, gerne. Ja. Das war in Monte Carlo. Und zwar haben wir damals. Da war Toni wieder fit. Und wir haben halt Schirme getestet. Und am Ende. Wenn jeder befand. Dass sein Schirm gut ist. Haben wir die Schirme getauscht. Ich nahm den kleinen von Toni. Und Toni halt meine Größe.

[00:37:24] Und ich glaube damals. Habe ich den ersten Infinity geflogen. Aus versehen. Unbeabsichtigt. Ja der Schirm ist so geschossen. Von Toni der kleine Schirm. Und ich flog oben drüber. Hatte dann eine Verwicklung. Und ja. Wusste gar nicht wie mir geschah. Es ging Gott sei Dank gut. Und ich konnte dann. Auch am Landeplatz noch landen. Es ging sich aus. Das war es.

[00:37:48] **Lucian Haas:** Wie lange hast du denn dann. Auch als Testpilot für Nova gearbeitet. War das nur eine kurze Zeit. Oder war das wirklich über Jahre hinweg. Das war schon über

[00:37:57] **Wolfgang Lechner:** Jahre hinweg. Das war über Jahre hinweg. Das ging. Gerade in der Anfangszeit. War das natürlich ein Thema. Das ich getestet habe. Und dann wurde das alles. Viel professioneller. Und wir haben. Testpiloten ins Team

[00:38:12] **Lucian Haas:** geholt. Waren ja einige. Und ab dem hast du nur noch. Die klassische Geschäftsführung. Für Nova gemacht. Genau. Genau. Wenn du jetzt mal. Auf diese 32 Jahre Nova zurückblickst. Auf was von diesen Entwicklungen. Die da gelaufen sind. Oder die es gab. Auf was bist du da vielleicht. Am meisten stolz.

[00:38:35] **Wolfgang Lechner:** Stolz bin ich. Stolz bin ich auf gar nichts. Ich glaube ich bin eher. Dankbar dass ich. Dass ich in einer. In einer Branche. Mitarbeiten durfte. Die mir sehr am Herzen lag. Die mich begeistert hat.

[00:38:52] Aber stolz. Stolz darf man das nicht nennen. Nein. Also wie gesagt. Ich bin da eher dankbar. Nicht stolz.

[00:39:02] **Lucian Haas:** Und gibt es denn. Auf der anderen Seite Sachen. Wo du sagst. Darauf bin ich überhaupt nicht stolz. Also gab es so Vorkommnisse in der Zeit. Wo du sagst. Da war ich zwar Geschäftsführer. Aber habe mich nicht wohl gefühlt. In meiner Haut.

[00:39:17] **Wolfgang Lechner:** Natürlich gab es die. Immer wenn es Trennungen gab. Also ich bin ein. Sehr harmoniebedürftiger Mensch. Und es ist für mich sehr schwierig. Mit Leuten. Sehr ernste Gespräche zu führen.

[00:39:31] Und das ist. Etwas was mich nicht sehr stolz macht. Wenn man. Wenn man dann Entscheidungen treffen muss. Die vielleicht. Für den. Einen oder anderen. Konsequenzen mit sich

[00:39:41] **Lucian Haas:** tragen. Das heißt beispielsweise. Auch den Abgang von Hannes. Als der dann. Nova verlassen hat. War für dich ein sehr. Harter Moment. Natürlich. Natürlich. Es war

[00:39:53] **Wolfgang Lechner:** nicht so einfach. Aber. Ja. Man da. Kann Leute nicht aufhalten. Wenn sie. Wenn sie. Wenn sie. Wenn sie. Den Betrieb verlassen wollen. Dann. Muss man sie auch ziehen lassen.

[00:40:08] **Lucian Haas:** Klar. Ja. Jeder muss mit seinen eigenen. Träumen. Glücklich werden. Du sagst es. Wenn du so. Ich meine. Du hast jetzt diese. Gleitschirmszene. 30. Über 30 Jahre lang. Geprägt. Und sicherlich auch. Immer beobachtet. Man beobachtet ja auch. Immer was. Was macht die Konkurrenz. Und sonstiges. Gibt es da. Entwicklungen. Von denen. Du sagen würdest. Die. Laufen derzeit. Nicht in. Solche. In. Positiven Bahnen. Oder würdest du sagen. Eigentlich. Ist die Gleitschirmszene. Über die Jahre. Gut gereift.

[00:40:41] **Wolfgang Lechner:** Ich denke. Es ist gut gereift. Aber ich hatte. Anfang. Schon Angst. Oder so. In der Mitte. Angst. Dass das alles. Viel zu speziell. Wird. Ich kann mich erinnern. An die. An die. An die. Entwicklung. Der. Turmlosen. Drachen.

[00:40:58] Das war. Für mich. Schon. Eine Geschichte. Wo ich mir. Gedacht. Habe. Wenn das Ganze. Sich. So weiter. Entwickelt. Und es. Dieser Sport. Nur mehr. Von Spezialisten. Ausgeübt. Werden. Kann. Dann.

[00:41:19] Ich weiß. Dass es. In diese. Richtung. Geht. Ja.

[00:41:21] **Lucian Haas:** War. Das. Auch. Einer. Der. Punkte. Warum. Ihr. Von. Dieser. Wettkampf. Szene. Weg. Seid. Nein. Die. Angst. Davor. Dass das. Da. Vielleicht. Mit.

[00:41:46] **Wolfgang Lechner:** Wettkampf. Richtig. Einzusetzen. Es. Ging. Es. Ging. Darum. Dass. Wir. Auch. Die. Zeit. Haben. Schirme. Zu. Entwickeln. Die. Für. Den. Otto. Normal. Piloten. Geeignet. Sind. Und. Das. Ging. Ist. Eigentlich. In. Dieser. Zeit. Und. Ich. Glaube. Das. Ist. War. Ein. Guter. Weg. Wenn. Ich. Den. Gesamten. Gleitschirm. Betrachte. Andere. Haben. Sich. Spezialisiert. Auf. Wettkampfgeräte. Auf. Hochleistungsgeräte. Und. Wir. Haben. Eben. Den. Markt. Darunter. Bedient. Ist. Ein.

[00:42:18] **Lucian Haas:** Guter. Weg. Glaube. Wenn. Man. Auch. So. Ein. Bisschen. Noch. Den. Nova. Geschichte. Anguckt. Sieht. Man. Ja. Habt. Euch. Zum.

[00:42:41] Mindest. Versucht. Ihr. Um. Das. Abzudecken. Auch. Um. Zu. Sagen. Mit. Der. Marke. Habe. Ich. Natürlich. Eine. Markenbindung. Von. Den. Leuten. Dann. Wollen. Die. Vielleicht. Auch. Mein. Gutzeug.

[00:43:03] **Wolfgang Lechner:** Entwickeln. Weil.

[00:43:07] Es. Früher. Es. Ja. Wir. Haben. Begonnen. Natürlich. Damit.

[00:43:12] Schon. Gutzeuge. Um. Zu. Leben. Unter. Der. Eigen. Marke. Dann. Zu. Verkaufen. Aber. Es. Bringte. Den. Gleitschirm. Markt. Nicht. Weiter. Das. Heißt. Wenn. Ich. Kopiere. Bringt. Das. Nicht. So. Ist. Nicht. Die. Die. Marke. Die. Kopiert. Also. War. Es. Ein. Richtiger. Notwendiger. Schritt. Dass. Wir. Eine. Eigenständige. Entwicklung. Bei. Gutzeugen. Und. Auch. Bei. Rettungsschirmen. Aufbauen. Also. Vollanbieter. Sind. Also. Das. Ist. Sehr. Wichtig. Glaube. Schon. Ja. Aber. Es. Ist. Ein. Prozess. Ist. Natürlich. Ein. Prozess. Nun.

[00:43:46] **Lucian Haas:** Heißt. Es. Ja. Seit. Jahren. Immer. Wieder. Es. Wird. Eine. Wahrscheinlich. Irgendwann. Bald. Eine. Große. Marktbereinigung. Kommen. Es. Bleiben. Nur. Noch. Ein. Paar. Große. Hersteller. Übrig. Weil. Es. Professionalisiert. Sich. Alles. So. Man. Muss. Das. So. Machen. Und. Gleichzeitig. Wenn. Man. So. Die. Letzten. Jahre. Anguckt. Poppen. Immer. Wieder. Auch. Neue. Kleine. Hersteller. Auf. Die. Auch. Ihre. Erfolge. Feiern. Und. Trotzdem. Irgendwie. Am. Markt. Ankommen. Und. Sowas. Ja. Auf. Gewisse. Weise. Auch. Ihren. Teil. Ihres. Kuchens. Ab. Bekommen. Und. Sowas. Und. Wohl. Damit. Überleben. Können. Was.

[00:44:34] **Wolfgang Lechner:** Gilt. Auch. Mit. Einem. Kleinen. Team. Erfolgreich. Sein. Und. Vor allem. Auch. Nischen. Besetzen. Und. Das. Ist. Gut. So. Ich. Glaube. Die. Vielfalt.

[00:44:48] Belebt. Auch. Unseren. Sport. Und. Ich. Denke. Es. Wäre. Ganz. Schlecht. Gäbe. Es. Nur. Ein. Zwei. Oder. Drei. Große. Hersteller. Und. Der. Rest. Würde. Vom. Markt. Verschwinden. Würde. Ich. Nicht. Gut. Befinden.

[00:45:02] **Lucian Haas:** Siehst. Du. Den. Irgendwelche. Groß. Räumigen. Trends. Oder. Sowas. Wo. Sich. Die. Gleitschirmszene. In. Nächsten. Zeit. Noch. Weiter. Hin. Entwickeln. Wird.

[00:45:11] **Wolfgang Lechner:** Also. Was. Auffallend. Ist. Glaube. Ich. Ist. Die. Sicherheit. Bei. Leistungsstarken. Geräten. Es. Ist. Schon. Toll. Wenn. Man. Das. Anschaut. Wie. Z.B. Zweileiner. Wie. Safety. Sind. Wie. Stabil. Die. Sind. Und. Das. Ist. Schon. Eine. Entwicklung. Die. Sehr. Positiv. Ist. Und. Die. Vielleicht. Auch. In. Bereichen. Vordringen. Wird. Nicht. Unbedingt. Der. Zweileiner. Aber. In. Bereichen. Vordringen. Wird. Die. Für. Uns. Alle. Hobby. Piloten. So. Zusammen. Fliegar. Sind. Also. Der. Trend. Ist. Schon. Toll. Was. Da. Passiert.

[00:45:50] **Lucian Haas:** Würdest. Du. Auch. Sagen. Wahrscheinlich.

[00:45:53] Leistungsmäßig. Kommt. Vielleicht. Gar. Nicht. Mehr. So. Viel. Man. Irgendwann. Mit. Stoff. Und. Leinen. So. Ein.

[00:46:13] Bisschen. Ja. Zumindest. Gut. Eingefädelt. Hat. Wie. Kann. Man. Diese. Fliegbare. Leistung. Oder. Diese. Sicherheit. Oder. Sowas. Wie. Kann. Man. Das. Marketing. Technisch. Verkaufen. Bisher. War. Marketing. Meistens. So. Okay. Dieser. Schirm. Leistet. Besser. Die. Leitzahl. Ist. Noch. Mal. Um. 0,3. Oder. 0,5. Gestiegen. Wir. Haben. Wieder. 200. Nicht. 200. Mehr. 20. Meter. Leinen. Eingespart. Oder. Sonstiges. Und. Immer. Da. Was. Rausgeholt. Was. Ab. Ein. Bestimmten. Punkt. Aber. Nicht. Mehr. Geht. Irgendwann. Kann. Man. Nicht. Viel. Mehr. Leinen. Noch. Einsparen. Und. Sonstiges. Wie. Kann. Man. Diesen.

[00:46:44] Sicherheitsaspekt. Auf. Ja. Auch. Die. Piloten. Nachvollziehbare. Und. Ehrliche. Weise. Vermarkten.

[00:46:52] **Wolfgang Lechner:** Diese. Vermarktung. Ist. Ja. Generell. Ein. Schwieriges. Thema. Man. Kann. Viele. Gute. Dinge. Haben. Aber. Sag. Ist. Dem. Klienten. Das. Ist. Nicht. So. Einfach. Ich. Kann. Mich. Zurück. Erinnern. An. Zum. Beispiel. NTT. Es. Gibt. Ihr. Immer.

[00:47:06] **Lucian Haas:** NTT. Das. Ist. Euer. Nova. Trim. Tuning. Also. Das. Eintrimmen. Der. Leinen. Nach. Schon. Einem. Jahr. Und. Sowas. Was. Ihr. Dann. Immer. Anbietet. Das. Ist. Eine. Tolle. Sache. Eine.

[00:47:15] **Wolfgang Lechner:** Gute. Sache. Aber. Die. Wird. Natürlich. Sofort. Auch. Negativ. Ausgelegt. Ja. No. Hat. Schlechte. Leinen. Die. Müssen. Das. Machen. Dabei. Verwenden. Wir. Alle. Die. Selben. Und. Jeder. Weiß. Dass. Ich. Die. Den. Dass. Sie. Nicht. Stabil. Bleibt. Und. Wenn. Man. Dagegen. Was. Macht. Ist. Es. Sehr. Positiv. Aber. Das. Dem. Kunden. Zu. Sagen. Den. Piloten. Zu. Sagen. Ist. Mit. Schwierigkeiten. Verbunden. Man. Bekommt. Natürlich. Sofort. Gegenwind. Es. Wird. Gesagt. Ja. Die. Haben. Schlechtes. Material. Drum. Müssen. Sie. Das. Machen. Das. Müssen. Wir. Nicht. Tun. Ja. Was. Absolut. Der. Blödsinn. Ist. Aber. Ja. Diesen. Gegenwind. Hat. Man. Und. So. Es. Auch. In. Allen. Dingen. Sehr. Schwierig. Den. Markt. Wirklich. Zu. Sagen. Auch. Wenn. Es. Eine. Tolle. Sache. Ist.

Der. Markt. Wirklich. Zu.

[00:48:00] Sagen. Macht. Das. So. Das. Gut. So. Das. Ist. Für. Eine. Einzelne. Firma. Immer. Sehr.

[00:48:07] **Lucian Haas:** Sehr. Schwierig. Wo. Siehst. Du. Nova. In. Zukunft. Wo. Werden. Die. Schwerpunkte. Von. Nova. Liegen. Als. Vollenbieter.

[00:48:16] **Wolfgang Lechner:** Und.

[00:48:18] Wir. Wollen. Eine. Ehrliche. Offene. Marke. Sein. Und. Das. Auch. In. Zukunft. Sein. Auf. Die. Man. Sich. Verlassen. Kann. Es. Keine. Dampf. Plager. Sind. Ja. Da. Sehe. Ich. In. Zukunft. Und. Wir. Sind. Auf. Einen. Sehr. Guten. Weg.

[00:48:37] **Lucian Haas:** Vor. Zwei. Jahren. Hast. Du. Ja. Schon. Die. Geschäftsführung. Offiziell. Abgegeben. Du. Hast. Dich. Ein. Bisschen. Teilzeit. Geschäftsführung. Oder. Sowas. Zurückgezogen. Und. Hast. Vor. Allem. Dann. Sisi. Eisel. Eine. Frau. Als. Geschäftsführung. Eingestellt. Und. Für. Viele. War. Das. Erstmal. Verwunderlich. Weil. In. Einer. So. Männer. Dominierten.

[00:49:11] **Wolfgang Lechner:** Szene. Es. Eigentlich. Nicht. Ist. Nicht. Nicht. Nur. Meine. Entscheidung. Sondern. Es. Ist. Immer. Eine. Team. Entscheidung. Gibt. Mehr. Gesellschaft. Dabei. Nova. Und. Wir. Entscheiden. Die. Dinge. Immer. Gemeinsam. Also. Nicht. Meine. Entscheidung. Alleine. Aber. Wir. Suchen. Die. Bestmögliche. Option. Und. Sisi. Eisel. Macht. Einen. Tollen. Job. Sie. Fliegt. Selbst. Hoch. Intelligent. Macht. Das. Sehr. Sehr. Professionell. Professioneller. Ich. Das. Je. Gemacht. Habe. Und. Ist. Die. Richtige. Person. An. Dieser. Stelle. Also. Ich. Bin. Sehr. Stolz. Drauf. Dass. Es. Gelungen. Ist. Sisi. Eisel. Für. Diesen. Job. So. Zu. Begeistern.

[00:49:53] **Lucian Haas:** Du. Sagst. Die. Macht. Das. Professioneller. Als. Ich. Es. Je. Gemacht. Habe. Würdest. Du. Sagen. Die. Gleitschirm. Szene. Hat. Sich. Oder. Insgesamt. Die. Arbeit. Für. Gleitschirmhersteller. Hat. Sich. So. weit. Professionalisiert. Dass. Du. Da. Schon. Quasi. Zum. Alten. Eisen. Gehörst. Absolut. Ja.

[00:50:11] **Wolfgang Lechner:** Ja. Das. Glaube. Ich. Es. Muss. Alles. Professioneller. Werden. Und. Es. Gibt. Auch. Für. Jede. Für. Jede. Sparte. Sozusagen. Spezialisten. Es. Ist. Heutzutage. Nicht. Mehr. Möglich. Marketing. Selbst. Zu. Machen. Werbung. Selbst. Zu. Machen.

[00:50:28] Es. Gibt. Dafür. Spezialisten. Und. Die. Machen. Das. Ist. Viel. Besser. Als. Sein. Leihe. Je. Können. Oder. Je. Gekonnt. Hatte. Ich. Weiß. Früher. Haben. Wir. Die. Werbung. Selbst. Gemacht. Und. Heute. Gibt. Es. Dafür. Leute. Die. Das. Professionell. Machen. Oder. Ja. In. Bereichen. Gibt. Spezialisten. Und. Man. Sollte. Dies. Nutzen. Wenn. Es. Leistbar. Ist. Das. Muss. Man.

[00:50:54] **Lucian Haas:** Dazu. Sagen. Wenn. Man. Für. Alle. Spezialisten. Braucht. Heißt. Aber. Auch. Da. Sind. Ja. Immer. Noch. Mehr. Overhead. Kosten. Eigentlich. Immer. Dabei. Weil. Du. Sagst. Jetzt. Muss. Ich. Mein. Grafiker. Zahlen. Ich. Muss. Mein.

[00:51:06] Influencer. Zahlen. Und. Und. Sonst. Was. Alles. Ist. Eigentlich. Damit. Auch. Die. Gleitschirmbranche. Mit. Der. Zeit. Weniger. Lukrativ. Gewonnen. Auf. Jeden. Fall. Also.

[00:51:17] **Wolfgang Lechner:** Es. Geht. In. Allen. Bereichen. So. Schirme. Sind. Wesentlich. Aufwendiger. Obwohl. Der. Verkaufspreis. Nicht. In. Diesem. Maße. Gestiegen. Ist.

[00:51:27] Und. Wie. Gesagt. Man. Muss. Heute. Professionelle. Homepage. Haben. Man. Muss. Tolle. Filme. Haben. Die. Leute. Sich. Anschauen. Und. Wir. Werden. Verglichen. Mit. Sehr. Großen. Unternehmungen. Wenn. Heit. Mercedes. Einen. Werbefilm. Macht. Ja. Spielt. Das. Keine. Rolle. Ob. Der. Film. 500.000. Euro. Oder. Eine. Million. Euro. Kostet. Bei. Uns. Gibt's. Natürlich. Grenzen. Und. Es. Ist. Immer. Low. Budget. Also. Es. Ist. Nie. Der. Fall. Dass. Wir. Geld. Zum. Fenster. Rauswerfen. Können. Also. Die. Leute. Die. Sich. Die. Die. Engagiert. Sind. Und. Die. Für. Nova. Arbeiten. Verdienen. Nicht. Die. Die. Heiden. Die. Heiden. Kohle. Sondern. Sind. Mit. Begeisterung. Dabei. Weil. Es. Ihr. Sport. Auch. Ist. Das. Muss. So. Sehen. Ansonsten. Würde. Das. Ganze.

[00:52:12] Nicht. Funktionieren. Aber. Sie. Sind. Professionell. Und. Sie. Sind. Spezialisten. Das. War. Früher. Nicht. So. Früher. Hat. Man. Alles. Selbst. Gemacht. Mädchen. Für. Alles. Welche. Rolle.

[00:52:23] **Lucian Haas:** Wirst. Du. Als. Nicht. So. Professioneller. Oder. So. Was. In. Zukunft. Für. Nova. Noch. Spielen. Wie. Viel. Darf. Du. Da. Noch. Mitreden.

[00:52:34] **Wolfgang Lechner:** Darf. Ich.

[00:52:49] Schon. Andere. Geschichte. Aber. Ich. Darf. Auf. Jeden. Fall. Mitreden. Und. Ich. Werde. Weiter. Den. Österreichischen. Markt. Betreuen. Bin. Also. Noch. Mitten. Im. Geschehen. Und. Das. Ganze. Macht. Mir. Riesel. Spaß.

[00:53:00] **Lucian Haas:** Gibt. Es. Einen. Wunsch. Bezogen. Auf. Gleitschirmfliegen. Den. Du. Dir. Noch. Erfüllen. Möchtest. Für. Den. Du. Vielleicht. Jetzt. Erst. Überhaupt. Die. Zeit. Hast. Ihnen. Die. Erfüllen. Zu. Können.

[00:53:10] **Wolfgang Lechner:** Ja. Ich. Wollte. Mit. Toni. Ein. Größeres. Dreieck. Fliegen. Im. Stubaital. Größeres. Für. Meine. Verhältnisse. Größeres. Dreieck. Ich. Wollte. Unbedingt. Vom. Kreuzjoch. Ins. Ötztal. Fliegen. Dann. Über. Die. Gletscher. Raus. Wieder. In. Stubaital. Also. Eine. Schöne. Runde. Machen. Die. Vielleicht. Weiß. Nicht. 120. Kilometer. Sind. Also. Nichts. Besonderes. Aber. Für. Meine. Verhältnisse. Wäre. Das. Ein. Tolles. Erlebnis. Und. Das. Haben. Wir. Uns. Vorgenommen. Zu. Machen. Und. Das. Auch. Ganz. Toll. Wäre. Am. Eiger. Hoch. So. An. Das. Würde. Ich. Mir. Wünschen. Warum. Gerade. Eiger. Ja. Weil. Es. Von. Meiner. Kletterzeit. Her. Schon. Ein. Magischer. Berg. Ist. 1800. Meter. Muss. Schon. Ein. Tolles. Erlebnis.

[00:53:55] Wenn. Man. Da. Hoch. Fliegen. Kann. Und. So.

[00:54:12] **Lucian Haas:** In. Die. Spinne. Wir. Machen. Was. Zum. Schluss. Noch. Nicht. Die. Kleinen. Biegung. Für. Den. Phantom. Der. Hat. Ja. Damals. Auch. So. In. Szene. Für. Wellen. Gesorgt. Wo. Es. Baut. Nova. Da. So. Mit. BNB. Aber. Mit. 99. Zählen. Was. War.

[00:54:30] Das. So. Eine. Bauchentscheidung. Heraus. Dass. Man. Sagt. Wir. Probieren. Das. Einfach. Mal. Gucken. Ob. Die. Leute. Bereit. Sind. So. Geld. Überhaupt. Für. Ein. Gleitschirm. Zu. Zahlen. Das. Hatten. Wir. Schon.

[00:54:40] **Wolfgang Lechner:** Langem. Kopf. Dass. Wir. Sagen. Wir. Stecken. Alles. In. Den. Entwicklung. Von. Ein. Gleitschirm. Spielt. Keine. Rolle. Was. Er. Kostet. Es. Geht. Nur. Darum. Möglichst. Ein. Ein. Sehr. Sicheres. Gerät. Mit. Bombenleistung. Zu. Entwickeln. Egal. Was. Es. Kostet. Das. War. Die. Geschichte. Damals. Und. Dann. Haben. Wir. Uns. Entschieden. Und. Ja. Rausgekommen. Ist. Der. Phantom. Und. Das. Ist. Für. Mich. Ein. Fantastischer. Ein. Traumschirm. Ich. Fliege. In. So. Gerne. Unvorstellbar. Ich. Bin. Vorher. Ein. Hochleister. Geflogen. Und. Ich. Hatte. Das. Selbe. Fluggefühl. Das. Ist. Das. Was. Mich. So. Begeistert. Aber. Ich. Habe. Im. Hinterkopf. Weiß. Ich. Der. Schirm. Ist. Total. Safe. Und. Einfach. Zufrieden. Aber. Das.

[00:55:25] Gefühl. Hatte. Ich.

[00:55:27] **Lucian Haas:** Von. Einem. Hochleister. Wird. Es. Denn. Ein. Phantom. Zwei. Geben. Oder. War. Das. Ein. Einmaliger. Wurf. Wo. Man. Sagt. Man. Probiert. Das.

[00:55:45] Mal. Okay. Wolfi. Dann. Lassen. Wir. Damit. Mal. Als. Schönen. Ausblick. Stehen. Nova. Wird. Irgendwann. Ein. Phantom. Zwei. Entwickeln. Und. Du. Damit. Vielleicht. An. Der. Eiger.

[00:56:08] Nordwand. Weiß. Diese. Erzählung. Aus. Der. 30. Über. 30. Jährigen. Nova. Geschichte. Jetzt. Und. Über. 30. Jährigen. Geschichte. Als. Geschäftsführer. Von. Nova. Der. Jetzt. Auf. Seinen. Alten. Teil.

[00:56:23] Zurückgezogen. Hat. Ein. Glückliches. Weiteres. Leben. Dir. Alles. Gute. Dafür. Ich. Danke. Dir.

[00:56:30] **Wolfgang Lechner:** Für. Das. Nette. Gespräch. Das.

[00:56:41] **Lucian Haas:** War. Wolfgang. Lechner. Im. Gespräch. Mit. Lucian Haas. Wenn. Du. Noch. Etwas. Mehr. Über. Die. Geschichte. Von. Nova. Erfahren. Willst. So. Findest. Du. In. Den. Show. Notes. Zu. Dieser. Podcast. Folge. Im. Blog. Lu-Glidz. Noch. Einige. Links. Wenn. Dir. Diese. Folge. Gefallen. Hat. Dann. Empfehle. Podz-Glidz. Doch.

Weiter. Diese. Und. Alle. Weiteren. Podcast. Folgen. Findest. Du. Auf. Lu-Glitz. Und. Soundcloud. So. Wie. In. Bekannten. Audiokatalogen. Wie. Spotify. iTunes. Google. Podcasts. Etc. Um. Keine. Folge. Zu. Verpassen. Kannst. Du. Podz-Glitz. Auch. Gleich. Im. Podcatcher. Deiner. Wahl. Abonnieren. Vielleicht. Hast. Du. Auch. Vorschläge. Für. Weitere. Interessante. Gesprächspartner. In. Podz-Glitz. Es. Gibt. Ganz. Sicher. Viele. Bislang. Unerzählte. Aber. Hörenswerte. Geschichten. Aus. Dem. Kosmos. Des. Gleitschimplings. Schreibe. Mir. Einfach. Eine. E-Mail. An. luglitzkontakt. At.

[00:57:26] Gmail. Dot. Com. Und. Wenn. Du. Es. E. Schon. Bist. Dann. Nochmals. Den. Tipp. Und. Die. Bitte. Werde. Doch. Zum. Förderer. Von. Podz-Glitz. Und. Lu-Glitz. So. Hilfst. Du. Mit. Dass. Es. Mit. Beiden.

[00:57:50] Pro. Podcast. Folge. Und. 2. Euro. Pro. Lese. Monat. Auf. Lu-Glitz. Selbst. Zusammen. Und. Aufs. Jahr. Hochgerechnet. Ist. Das. Deutlich. Weniger. Als. Ein. Abo. Klassischer. Gleitschimmagazine. Kostet. Bis. Zum. Nächsten. Mal. Ciao.

English

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

Show notes

Wolfgang Lechner managed the business of the paraglider manufacturer Nova for 30 years. A look back and ahead at developments in the paragliding scene.

The paragliding scene is currently experiencing a gradual but interesting generational shift. Many protagonists who shaped the initial and boom years of paragliding are slowly reaching retirement age. They can look back on a time in which they performed real pioneering and foundational work, but also helped paragliding mature into a form of aviation suitable for mass sports.

Wolfgang Lechner can certainly be counted among these founding stones. In 1989, the now 62-year-old founded the brand Nova together with Hannes Papesh and other co-owners. For more than 30 years, he managed their businesses. Recently, he now calls himself a pensioner, as it is so beautifully said in Austria. He has handed over the management of Nova to younger people. He continues to look after the distribution for Austria – albeit without a salary.

In this 52nd episode of Podz-Glitz, Wolfgang Lechner tells his story of the Nova era. From the wild beginnings, his time as a girl for everything, to his somewhat involuntary existence as a test pilot, the dominance of Nova in the 90s competition scene, and later the conscious withdrawal from it, combined with a re-orientation of the brand towards the broad masses of XC pilots.

Wolfgang also gives insights into how the paragliding scene has become increasingly professional over the years, and where he believes there is still potential for development in the future.

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

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

Music for this episode:

Song: Inkling | Artist: Slenderbeats

Download: <https://www.youtube.com/watch?v=G1smTIT8fLU>

The paragliding scene is currently experiencing a subtle but interesting generational shift. Many protagonists who shaped the early and boom years of paragliding are slowly reaching retirement age. They can look back on a time in which they performed real pioneering and foundational work, but also helped paragliding mature into a form of aviation suitable for mass sports.

I think, when it comes to the future of Lu-Glitz and Podz-Glitz, the blog and podcast will exist for a long time to come. On the one hand, I enjoy the work on it very much. The feedback and the view counts are high. On the other hand, I am pleased that a growing number of readers and listeners are also supporting my commitment financially. Many thanks for that! That is appreciation and motivation at the same time. As a freelance journalist, I also live from it, among other things.

Unlike what is common in the market, I have deliberately decided against financing Lu-Glitz and Podz-Glitz via advertising, sponsor partnerships, or strict subscription fees. This is because unhealthy dependencies can quickly arise from these, which do not always benefit the content.

Links:

- Nova: <https://www.nova.eu>
 - Milestones: <https://www.nova.eu/de/unternehmen/meilensteine/>
 - Pilots-Team: <https://www.nova.eu/de/pilots-team/>
-

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/03/podz-glidz-52-der-pensionist.html>

Transcript

[00:00:04] **Wolfgang Lechner:** And the gondola was full of pilots, and the question came up: who became world champion now? In Garmisch, on the same day. No one knew. That already made us wonder. Do people even care anymore?

[00:00:34] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:38] **Wolfgang Lechner:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:42] **Lucian Haas:** Today with Wolfgang Lechner. And Lucian Haas on the mic. The

[00:00:54] The paragliding scene is currently experiencing a gradual but interesting generational shift. Many of the protagonists who shaped the early years and the boom years of paragliding are slowly reaching retirement age. They can look back on a time when they did real pioneering and foundational work, helping paragliding mature into a form of aviation suitable for the masses. Wolfgang Lechner can certainly be counted among these pioneers. In 1989, the now 62-year-old founded the Nova brand together with Hannes Papesch and other shareholders. For more than 30 years, he ran their business. Recently, he has started calling himself a pensioner, as it's so beautifully put in Austria. He has handed over the management of Nova to younger people.

[00:01:41] He still looks after the distribution for Austria, albeit without a salary. In this 52nd episode of Podz-Glidz, Wolfgang Lechner tells his story of the Nova era. From the wild beginnings, his time as a jack-of-all-trades, to his somewhat involuntary existence as a test pilot, Nova's dominance in the competition scene of the 90s, and later the conscious withdrawal from it, combined with a reorientation of the brand toward the broader mass of XC pilots. Wolfgang also provides insights into how the paragliding scene has become increasingly professional over the years and where, in his opinion, there is still potential for development in the future.

[00:02:21] Before we get started, just a quick note. If you enjoy listening to Podz-Glidz, I invite you to financially support my work on this podcast. For the Looglides blog and the Podz-Glidz podcast, I have deliberately chosen against conventional funding methods like monetization, sponsorship partnerships, or strict subscription fees. This is because those can quickly create constraints that don't necessarily benefit the content. I'm banking on independence. Of course, that only works in the long run if my readers and listeners are willing to act as supporters for such an offer. And anyone can do so as they wish and are able to. In other words, you are completely free to choose whatever amount you want to contribute. Payments are easily possible via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details for that on my Looglides blog on the Support page.

[00:03:17] Wolfgang, you're a retiree now. What's that feel like?

[00:03:23] **Wolfgang Lechner:** Actually, a very good one, I have to say. I feel very comfortable in this role. I have time for my hobbies. And I'm not actually quite a retiree, since I'm still looking after the Austrian market. The only difference is that I no longer receive my money from Nova, but from the state.

[00:03:46] **Lucian Haas:** So you're still doing something for Nova, but you're doing it for free now, basically? Right, yeah.

[00:03:53] **Wolfgang Lechner:** I'm doing it free of charge because I just enjoy it. And I believe that continuing to do it is also good for my mental well-being, for my mind.

[00:04:06] **Lucian Haas:** You ran the business at the paraglider manufacturer Nova for over 30 years and basically co-founded the brand, building it from the ground up. In a way, you could say that's a life's work. But basically, if I'm

calculating this correctly, you were already 30 when you founded Nova. So there was a life before that, before this work. What did you do back then?

[00:04:31] **Wolfgang Lechner:** So, at that point, before I founded or co-founded Nova, I was at the sewing supplies manufacturer Haas. I don't know if that name rings a bell for you. No, my name is also Haas, but... they make pudding, they're a relatively large manufacturer for Austrian standards, and they're based in Linz. And they make pudding, mustard, yeah, various food products. And maybe you know Beets. Yeah. Those little children's candies. Yeah, exactly, that's also Haas. And I was employed there as sales manager. And then Nova came along.

[00:05:16] **Lucian Haas:** How did you get into paragliding in the first place? I mean, you were working there and all that. Were you already an athletic person and said, I want to try paragliding? Or what were your beginnings like? Yes,

[00:05:29] **Wolfgang Lechner:** In my youth, I spent a lot of time in the mountains. I used to go climbing. And many climbers or many acquaintances got into paragliding through climbing. Like Uli Wiesmeier, Sepp Schwendner, and so on. I already knew them from climbing.

[00:05:49] It was quite a funny story how I got into paragliding. A friend told me that he was doing something really cool, something new. And I asked him, what is it? He's currently doing the training to become a paraglider pilot. And that's very difficult. I mean, you need a whole week for it. And he says, what is paragliding? And yeah, that's a new sport. You jump off a mountain with a parachute and can fly. So fly into the valley. And what is that? I then asked what's so difficult about it? Yeah, mainly the starting and the landing. And I was quite athletic back then, I have to say.

[00:06:37] And I thought to myself, that can't be that difficult. In any case, it came to a bet. And this bet was about whether I could launch the glider. And of course also land without falling on my butt. That was the bet. And then we went to Patscherkofel with the whole family. It was way down in the valley. And that was the final goal, so to speak. And we went up a hill. They explained to me how to launch the glider and how to land. Yes, and thank God, it worked. I won the bet. That was your first

[00:07:19] **Lucian Haas:** attempt? First attempt, yeah. Right on the first attempt, you got these weird bags from back then with their huge openings and stuff, you pulled them up, did a little hop, and you're

[00:07:28] **Wolfgang Lechner:** landed. Yeah, exactly. And yeah, that was a Comet 27 back then. I don't know if you still know that aircraft. Yeah,

[00:07:36] **Lucian Haas:** that was before my time. Before your time. So

[00:07:39] **Wolfgang Lechner:** I was

[00:07:39] **Lucian Haas:** already born back then. In any case, it is

[00:07:40] **Wolfgang Lechner:** successful. I won the bet and paragliding was off the list for me. Like, done. I won and that's that.

[00:07:50] Well, then later at a meeting, I think it was half a year later, a colleague told me that he does this sport, paragliding. And then I said, well, I do that too, I can do that too, yeah.

[00:08:05] And then he said, okay, if you also fly paragliders, next time I'm in Tyrol, we can go flying together. Yeah, sure, we can, no problem. Then I forgot all about it. Half a year later came the call. Wolfi, I'll be in Tyrol, let's go flying. Oh my goodness, I was really startled. What do I do now? So I called my acquaintance, or friend at the time, we met up, and I said to him, there are two things: first, you have to lend me your glider, and second, you have to explain to me again, how did that work with the takeoff, what exactly do I have to do there? He explained it to me, lent me the glider. And I met up with Hermann, Hermann Habe, a later co-founder of Nova,

[00:08:57] in Aksamalizum. We then went up, or we took the cable car up to the Hordl, which is the ladies' run, so it's a real mountain. And it was spring, everything was still full of snow. Yes, in any case, we laid out the glider, or the gliders, and my launch succeeded. Hermann's didn't, though; he had several failed launches. And I landed then at the valley floor, full of pride. And that was the moment when paragliding fascinated me so much, and I was infected by this

sport. From that point on, I bought myself a glider,

[00:09:43] an Edelweiß—I don't know if you know that brand, it was a French brand—and I went flying every day. It was incredible, and yeah, of course there were many, many experiences in this

[00:09:58] **Lucian Haas:** Time. But you didn't actually take a course, it was really learning by doing what you did back then. Yes,

[00:10:04] **Wolfgang Lechner:** Yeah, learning by doing. I never took a course, not even at a later point. The only course I did was for the special pilot's license. But the basic training itself, I taught myself.

[00:10:19] **Lucian Haas:** That was, I mean, you founded Nova in 1989, so that happened in the years before. Yeah, yeah, that was '87. Okay. So how did Nova come about? I mean, how do you get the idea, when you're a sales manager for a food manufacturer, probably making not-so-bad money and all that, to say, I'm going to start some weird little paraglider company?

[00:10:44] **Wolfgang Lechner:** Yes, back then, the preparation for the Stubai-Krab was underway, and we were at the Patscherkofel almost every day, whenever the weather allowed. That was like the local mountain of Innsbruck. And that's where the whole paragliding scene, the Tyrolean paragliding scene so to speak, met up. Among others, Hannes Barpesch was there too. That's where I first met him, and he told me that he had his own glider, which he had sewn himself on his mother's sewing machine. Hannes was a student back then and didn't have the money to buy a glider. That was actually the reason why he developed the glider himself.

[00:11:34] Anyway, it took a while, and then he lent me his glider once. And that was on the Hafele K. And that was the first time I was able to gain altitude. I mean, I was above the launch site and flew back and forth. And Hannes shouted at me, be careful, be careful. He didn't know how the glider would react. But it was already incredible. Before, it was just pure glide flights. And that was the first time I could do the launch lift. It wasn't because of me, but simply because of the good glider. Yes, and to get back to the story at Bad Schakowl.

[00:12:17] At that time, there was a huge event in the Stubai Valley, the Stubai Cup. And all the good pilots were represented there. They were flying in competitions. And we wanted to fly along too. Of course, we didn't expect to be at the front somehow. But we wanted to take part. And we practiced those precision landings at Bad Schakowl. Yes, and Hannes Papesch was there for those precision landing attempts too.

[00:12:50] And word had already gotten around, and André Bucher established contact with Ernst Steger. And Ernst Steger signed Hannes right away. It was a license agreement. Hannes gets a bit of money per sold glider. And that's what Hannes told me back then. And at the same time, he was in a difficult position because Ernst Steger could pass on this license. And he had no influence over that. And that naturally bothered him. If his gliders are now being flown under another brand—so the same glider under another brand—and he gets nothing for it.

[00:13:36] And he told me about that and asked if I could help in some way. And I was ready to. Then we met with the people, the licensees, the future licensees, and negotiated a licensing fee. And we were completely naive, we had no clue about anything. And I thought to myself, if I demand a licensing fee per unit, there's no way I can control that. Then I thought, I'll just demand a one-time fee for them to use Hannes's design.

[00:14:23] Yeah, where do you start? You just put it out there once. And then you see the reaction. So, at that time, I asked for a million schillings for the license—that was an insane amount of money. And my negotiation partners weren't even shocked. It was actually a sum they could imagine. Well, we parted ways again. And on the way home, I thought to myself, yeah, if that much money is involved, why don't we do it ourselves?

[00:15:02] I put that question out there on the way back. And Hannes said, yeah, he doesn't know how. No idea. Yeah, wait and see, I have acquaintances and I'll talk to them. And so I called Hermann Habe and told him about it. And he already knew the story about Hannes Pappesch, that it would be such a great glider and so on. And I asked him the question too: why don't we do it ourselves?

[00:15:37] Well, we had to meet up, we had to talk about it and all that. And we met up, back then in Angad, at a rest stop, a highway rest stop, maybe you know it. And we took a meeting room, and we thought about what kind of projections we need to hit so that the whole thing doesn't go south. We then realized, yeah, we have to sell 400 gliders for it to work in the first year. And I should be the only employee, because we obviously have to build up the sales side so that it works, I have to be ready to say goodbye to Haas and take on Nova as a full-time job.

[00:16:25] Yes, there was some skepticism, of course. 300 gliders. That seemed like a lot to Hannes, less to us. We were actually very euphoric that it would work. And that's how it happened, that we founded Nova. How many gliders did you sell in the first year?

[00:16:43] **Lucian Haas:** So around 700. It was very successful. But was that just a single glider model or was it already a

[00:16:49] **Wolfgang Lechner:** Glider? No, no, back then there was only one glider model. That was the Nova CXC, based on the Comet CX. That was Ernst Steger's glider or Hannes's first glider. And the improved version was supposed to be the CXC. It was one model. In the past, there was always only one model. In the first year, it was the competition glider, and in the second year, it was the school glider.

[00:17:16] **Lucian Haas:** And in the second year, there was again the first year of a new competition glider, which was then somehow the slightly improved model. Now, as a manufacturer, if you say 700 gliders, they have to be sewn and all that. Where did you have them sewn back then?

[00:17:31] **Wolfgang Lechner:** Yes, we looked around back then to see who could sew something like that. And a certain Olesko also wanted to produce gliders and knew the Hungarian manufacturer Magic Ballon. It was actually a mining company that sewed uniforms and balloons. But they already had some experience with paragliders, as they had already sewn gliders for a manufacturer in Italy. They had experience. However, it wasn't very positive, because apparently no money ever arrived. And that was already the next hurdle.

[00:18:17] Anyway, I drove to Petsch back then. They're based in Petsch, in Fünf Kirchen. There's a nice bar there. My father was in the hospital in Petsch during the war when he got injured. It was Fünf Kirchen where he was stationed. Anyway, to get back on track, I drove to Petsch with Olesko to talk to the people there to see if they could potentially produce paragliders for us. And my boss at the time, Dr. Gerhard Reus,

[00:18:59] the later general director of ÖAMV, I don't know if that means anything to you, but it's a very large company, the largest company in Austria, he was my boss so to speak at Haas back then. And I would always call him whenever there were any difficulties or if I didn't know what to do anymore, I would leave the negotiation room back then and ask him for advice. So it's a very funny story. In any case, it came to the point where they basically gave us their trust and produced the first gliders for us. And that worked well from the beginning, didn't it? Actually, yes. In the past, the gliders weren't as complicated as they are today.

[00:19:46] That was all much simpler. They had far, far fewer cells and so on. And it wasn't as precise with the trim. So there were already huge differences compared to today. But they produced very well and, yeah, that's how the whole thing happened.

[00:20:02] **Lucian Haas:** achieved. In the meantime, or what does that mean now, it's been a long time since this operation actually became your business, or at least you're part-owners of it. Did you just buy it out or how did that happen?

[00:20:16] **Wolfgang Lechner:** No, that was that whole restructuring of the Eastern Bloc.

[00:20:23] So this mining company closed down. And that gave us the opportunity to take over the company. We founded a company back then and the majority owner became Nova. And we naturally had Hungarian partners who had already been working in the plant before.

[00:20:43] **Lucian Haas:** Were you actually the first brand to have your own production back then?

[00:20:48] **Wolfgang Lechner:** I don't think so. I don't think so. But I'm not so sure anymore if we were the only ones. It's hard to say.

[00:20:57] **Lucian Haas:** Let's stick with the Nova story for a bit. At the beginning, you say, you always released competition gliders, and then the following year they became school gliders and so on. But you were also really successful in that competition scene, especially in the 90s.

[00:21:15] Would you consider that period to be the great or the greatest era for Nova?

[00:21:22] **Wolfgang Lechner:** No, I don't think it was the greatest. It was perhaps the most successful period in terms of competition. But we also had great success with the Philou. I don't know if that means anything to you. That was a beginner glider that we sold for over ten years. And those were already insane numbers. So from the Philou alone, we produced 10,000 paragliders. That's unimaginable today. So it was already very successful.

[00:21:54] And the competition scene,

[00:21:59] ...or the success we had back then with the Xenon. That was one of your most successful competition lines, the Xenon. Yes, absolutely. It was very, very successful. You have to imagine it for a moment. We had twice as many points in the BBC as all the other brands combined. That was incredible dominance with the Xenon. However, we didn't sell the glider because we couldn't create a seal of quality with it. And we made, so to speak, a little brother, the Xion. And that was also very, very successful. A great glider, yes.

[00:22:41] **Lucian Haas:** But then in the 2000s, I think 2005 or something like that, you completely pulled out of the competition scene.

[00:22:51] **Wolfgang Lechner:** Yes, that had two reasons. First, we had a sponsor, FDI, who also supported us financially with this competition team. In the past, the pilots were paid, and that cost a lot of money. And on the other side, a lot of our resources were also tied up because you always had to stay up to date. You always had to bring new developments. And every one of these pilots, of course, wanted the newer glider, and always in different sizes. So it was already very difficult to implement all of that. So first, the financial side. And FDI then pulled out of this sponsorship agreement.

[00:23:39] And the decisive factor was actually the World Championships in Garmisch.

[00:23:48] We were there as spectators. Our pilot, of course, too. But the company was there. And we went up the Wank, I think, by gondola. And the gondola was full of pilots. And the question came up: who became world champion now? In Garmisch. On the same day.

[00:24:10] **Lucian Haas:** No one knew. But these were pilots who hadn't flown with us, but were just hobby pilots? Exactly, hobby pilots.

[00:24:17] **Wolfgang Lechner:** And that made us suspicious. Do people even care anymore? And that's where we came in. And somehow, the conclusion was reached that it might not be that interesting. And it was also out of reach. That means the competition gliders could only be flown by specialists anymore. The transition downwards didn't really happen. It was difficult. Those were completely different pieces of equipment. And then the decision was made, okay, we'll focus on equipment for the average pilot. That was actually the point, to [move away from] the competition scene

[00:25:02] **Lucian Haas:** to back out. Was that actually a decision that everyone in the company agreed on at the time? Like, did they say, "Okay, we're really going this other way"? Or were there also people who were disappointed because they were like, "Oh, this successful competition brand, Nova, is just scrapping the competition stuff?"

[00:25:21] **Wolfgang Lechner:** There are always, of course, different opinions, clearly. And you discuss them, you listen to them. And then a decision is made. And this decision went in favor of the gliders that are actually more suitable for the masses.

[00:25:42] **Lucian Haas:** After that, you were mainly—first with Mambu, but then especially with the Mentor—where that's basically your, the term, where you say you were successful with it. And you have, for a while, the Mentor was

something like, he was really such a trendsetter and he basically had his own class. Many people said there's this Mentor class. Would you just say, from the perspective of this switch, that it was a particularly big success in the company's history, where you really say you're defining something for an entire industry? Where many then try to copy exactly that kind of glider or at least this trend or this performance of the glider in some way?

[00:26:23] **Wolfgang Lechner:** Yes, of course. The story with the Mentor is a great one, naturally. It was a very great Mentor, and actually still is. It was about being able to fly long distances in a relaxed way with a wing that is relatively safe, that is forgiving, and that allows you to focus on the task of cross-country flying. And that was very successful. And it's of course beautiful when you manage to describe the epitome of cross-country flying with a glider title, so the Mentor class, as you said. That is, of course, the goal you have. Yes, logically.

[00:27:09] **Lucian Haas:** Now many also say that the Mentorklasse became so successful because so many very good pilots essentially entered the ring for NOVA and said, you've actually founded the NOVA pilot team, and as you said earlier, you're now flying with our gliders. Yes. You're going out there as ambassadors for NOVA, and especially in the early days, it was really that the XContest was absolutely dominated by these NOVA pilots and such. Was it actually a strategic decision to say we're founding this NOVA pilot team, or did that happen en passant and the success just happened to grow like that? No, it was a coincidence.

[00:27:53] **Wolfgang Lechner:** it wasn't. That was, of course, calculated. Yes.

[00:27:56] **Lucian Haas:** But it

[00:27:56] **Wolfgang Lechner:** it wasn't just about buying or hiring pilots who fly very, very well. It was also about them simply being great guys who are friendly and helpful. It was always about not putting performance in the foreground. And they weren't that good at the beginning, either. They developed over time. And we were a bit lucky that people like the engineers, the Austrian engineers and such, became so successful. But they weren't like that at the start. At times, they were also very young people who were enthusiastic about free flight, so to speak.

[00:28:46] And yes, it was simply successful, but I have to say, it was also associated with a lot of work. Our team captain, Till Gottbrath, did an outstanding job then and still does. I mean, it's not that easy to keep these pilots together, to make them feel like they're really in a team, because they're scattered across all sorts of countries. That's not easy. But he does it excellently, just really great. But primarily, it was about the message. It wasn't about going all out and flying the longest distances possible. That's still true today, I'd say.

[00:29:27] **Lucian Haas:** With the founding of this team and having them as ambassadors, you were basically a bit of a trendsetter. And you were already doing something like that when things like social media and stuff weren't even active yet—when people would say, "We now have our influencers and other people as ambassadors." Today, with Theo de Blick, the Akro world champion, you basically have a world champion in influencing in the paraglider field, who always puts out great videos. And Nova, of course, always looks good because of that. But even back then, these people told their stories or had their flights. They spoke for themselves. From a marketing perspective, that was an incredibly clever move. Yes. In retrospect, you can

[00:30:06] **Wolfgang Lechner:** How can I put that? Can you say it like that, yeah. But as I said, there were very many pilots involved with whom we've had contact for a long time. And there are also very many pilots who have since left Nova. That has to be weighed up, of course. But when I look back at who was all in the team, it's just incredible. Guschlbauer, for example. Guschlbauer. I think Durogati was with you too, right? Durogati was also with

[00:30:33] **Lucian Haas:** us. Yes, yes. For a long time. Yes, yes. Now, in the Nova story, there are also other, how shall I put it, yes, legends of the paragliding scene who are associated with the Nova brand. Hannes Papisch as a designer, who today has his own brand Fieder. And of course, Toni Bender. How did Toni actually end up at Nova?

[00:30:56] **Wolfgang Lechner:** Oh my god, that's a funny story. I first met Toni at Bad Schokowel. He was the big star, and I admired him. The only negative thing about Toni was always his reliability. I once waited for Toni for eight hours in a parking lot in Switzerland at Lake Walen. You have to imagine that. Eight hours. Well, Toni... and he was. At the time, he was friends with Hans Bausenwein. And Hans Bausenwein was, at a later point—so, let's say, at that time—the

first general representative of Nova in Germany. And that's how Toni Bender came to us as well.

[00:31:43] And we obviously wanted to benefit from his tests, so we basically hired him as a test pilot at Nova. But that didn't work out for very long because Toni got injured.

[00:32:00] And I don't know, Doctor, were you already involved in the scene? No. That was 1991, I think. 1991 or 1992, there was this world championship. And Toni was supposed to fly our glider there. But he had injured himself. And Toni was also supposed to test our gliders. And yes, Toni couldn't because of the injury. And then we were naturally looking for a replacement, exactly.

[00:32:28] **Lucian Haas:** As a replacement test pilot.

[00:32:30] **Wolfgang Lechner:** Since we couldn't find one, there was Wolfi, the jack-of-all-trades. He then became the test pilot. Under instructions via walkie-talkie. Under instructions from Toni Bender. That

[00:32:44] **Lucian Haas:** That means Toni was sitting up on the mountain or down on the landing field.

[00:32:47] **Wolfgang Lechner:** Down on the landing field. I went up and followed his instructions. It was already an exciting time. There's actually a maybe nice story there. I was most afraid in my life. I was flying the test program under Toni's guidance. And it was maybe one more time. In the middle of the lake, at Walensee. And 100 meters high. And I thought to myself, yeah, a collapse, I can still manage that. I have a collapse, I have a hang-up. And I couldn't reach the landing field anymore. Then I looked for a spot. There was this wedge wall. And a ladder into the water. A ladder for the boat pier. And I land there in the water.

[00:33:34] Go outside. And I'm on a property. A huge villa.

[00:33:41] And that was about, yeah, maybe 50 meters to the house. I was right in the middle of this garden.

[00:33:50] And then it hit me.

[00:33:54] Five Rottweilers. Not Rottweilers. Dobermans. Five Dobermans. Came towards me. I didn't know what to do anymore. I had the paraglider over my shoulder. And I stood there. These Dobermans then stopped about a meter away from me. They stood there. So well-behaved.

[00:34:13] And I just kept walking forward. I couldn't run back. And those Dobermans... my heart just stopped. I thought, if they attack me, that'll be my last hour. And those Dobermans were so well-trained. They didn't do anything. Didn't bark. Nothing at all. And they actually escorted me all the way to the exit. You can't imagine how my heart was pounding. It was unbelievable. That means,

[00:34:43] **Lucian Haas:** this moving away from your crashed landing, so to speak. That was the biggest fear situation in your paragliding career. No,

[00:34:52] **Wolfgang Lechner:** I don't know. But it was already... I also had it once while testing in the Ötztal. Not in that situation, actually. But the one following it, I was very scared. We had a school glider there—it was supposed to be a school glider, a prototype. And we went to the Ötztal to test it. And Hannes says to me.

[00:35:13] Start very carefully. Try out the deep stall. And I pulled the glider into a deep stall. Never got it out again. Seriously. It was spinning. I had a shape. I did everything. Especially shooting it out. Nothing happened. Nothing happened. It's always said. And then I look at the vario and think to myself. Okay. Sinking five meters. I don't need to throw the reserve parachute. I can forget about it. And just land in the forest. Said and done. And I thought to myself. I can hold on to that treetop. And you think. It doesn't work. The force is way too great. So I really flew through. Through the branches. And thank God the glider. It got caught there. In the branches. And I was hanging there on a spruce. That was 20 meters high.

[00:35:59] So.

[00:36:01] Hannes then said, okay, the glider was set too slow. He trimmed it, and the next day I was supposed to fly it again. And try the maneuver again. With the same glider you had already landed in the tree with. Of course. Yes, yes. Of

course. And I thought to myself, shit. What are you doing? I'm definitely not going to the Ötztal anymore, where it's all trees. I'm going to the Zillertal. There are giant meadows there. I'll fly over a meadow, and then hopefully it'll be better if I crash. But you can't imagine how exciting it was.

[00:36:39] To fly out. And to know that in 5 minutes, if everything is right, I'm going to initiate the maneuver again. Hopefully, it works. Thankfully, it did work. The glider came out of the deep stall. But those are the moments where your heart starts racing. It's not that easy. But the most dangerous situation... I don't know if I should still tell it. Yes, please, go ahead. Yes. That was in Monte Carlo. And at that time, Toni was fit again. And we were testing gliders. And at the end, when everyone felt that their glider was good, we swapped them. I took the small one from Toni, and Toni took my size.

[00:37:24] And I think back then, I flew the first Infinity. By accident. Unintentionally. Yeah, the glider just shot out from Toni—the small glider. And I flew above it. Then I had a tangle. And yeah, I had no idea what was happening to me. Luckily, it went well. And I was still able to land at the landing field. It worked out. That was it.

[00:37:48] **Lucian Haas:** How long did you work as a test pilot for Nova then? Was it just for a short time, or was it really over the years? It was already over

[00:37:57] **Wolfgang Lechner:** years. That was over the years. That was... especially in the early days, that was of course an issue—the fact that I was testing it. And then all of that became much more professional. And we brought test pilots into the team.

[00:38:12] **Lucian Haas:** brought in. There were quite a few. And from then on, you only had the classic management for Nova. Exactly. Exactly. If you look back now at these 32 years of Nova, at some of the developments that took place or that existed, what are you perhaps most proud of?

[00:38:35] **Wolfgang Lechner:** I'm not proud. I'm not proud of anything. I think I'm rather grateful that I... that I was allowed to work in an industry that was very close to my heart. That inspired me.

[00:38:52] But proud. You can't call that proud. No. So like I said, I'm more grateful. Not proud.

[00:39:02] **Lucian Haas:** And are there things on the other side where you say, I'm not proud of that at all? So, were there incidents during that time where you'd say, I was the managing director, but I didn't feel comfortable in my own skin?

[00:39:17] **Wolfgang Lechner:** Of course there were. Every time there were separations. I mean, I'm a very harmony-seeking person, and it's very difficult for me to have very serious conversations with people.

[00:39:31] And that's something I'm not very proud of. When you have to make decisions that might have consequences for one person or another.

[00:39:41] **Lucian Haas:** bring. That means, for example, Hannes' departure, when he left Nova, was a very hard moment for you. Of course. Of course, it was

[00:39:53] **Wolfgang Lechner:** not that easy. But, yeah. You can't stop people. If they... if they... if they... if they... if they want to leave the business, then you have to let them go.

[00:40:08] **Lucian Haas:** Sure. Yes. Everyone has to be happy with their own dreams. You say it. When you... I mean, you've had this paragliding scene shaped for over 30 years. And certainly, you've always observed it too. You always watch what the competition is doing and other things. Are there any developments that you would say are currently not heading in a positive direction? Or would you say that, actually, the paragliding scene has matured well over the years?

[00:40:41] **Wolfgang Lechner:** I think it has matured well. But I was already afraid, or something like that, at the beginning. In the middle, I was afraid that it would all become far too specialized. I can remember the development of the towerless wings.

[00:40:58] That was already a story for me where I thought that if the whole thing develops like this and it can only be practiced by specialists anymore, then...

[00:41:19] I know that it's going in that direction. Yes.

[00:41:21] **Lucian Haas:** Was that also one of the reasons why you're moving away from this competition scene? No, the fear that that might...

[00:41:46] **Wolfgang Lechner:** competition. To deploy it correctly. It was about us also having the time to develop gliders that are suitable for the average pilot. And that actually happened during this time. And I believe that was a good way, if I look at the entire paragliding scene. Others have specialized in competition gear, in high-performance gear, and we have served the market below that. It is a

[00:42:18] **Lucian Haas:** Good way, I think. If you also look at the Nova story a bit, you can see, yeah, you've got...

[00:42:41] At least, you try to cover that. Also to say, with the brand, I naturally have brand loyalty from the people. Then maybe they'll want my stuff too.

[00:43:03] **Wolfgang Lechner:** To develop. Because

[00:43:07] It used to be... yes, we started with that, of course.

[00:43:12] It's good stuff to live under your own brand, then to sell it. But it didn't move the paraglider market forward. That means if I copy, it doesn't do that. It's not the brand that's being copied. So it was a real, necessary step that we build our own independent development at Gutzeuge and also for rescue parachutes—so, full-service providers. So that's very important, I believe. Yes, but it's a process. It's a process, of course. Now.

[00:43:46] **Lucian Haas:** That's right. For years, it's been happening over and over again. There will probably be a major market shake-up soon. Only a few large manufacturers will be left because everything is becoming more professional. That's how you have to do it. And at the same time, if you look at the last few years, new small manufacturers keep popping up, who also celebrate their successes and somehow manage to break into the market, and in a certain way, get their piece of the pie, and survive with that.

[00:44:34] **Wolfgang Lechner:** It also applies to being successful with a small team, and especially to occupying niches. And that's good. I believe the diversity...

[00:44:48] It enriches our sport as well, and I think it would be really bad if there were only one, two, or three big manufacturers and the rest disappeared from the market. I wouldn't feel good about that.

[00:45:02] **Lucian Haas:** Do you see any major trends or anything like that where the paragliding scene will continue to develop in the near future?

[00:45:11] **Wolfgang Lechner:** Well, what's striking, I think, is the safety with high-performance gear. It's really great when you look at things like two-liners, like Safety—how stable they are. And that's a development that is very positive and might also push into areas where the two-liner isn't necessarily the one, but will push into areas that are flyable for all of us hobby pilots together. So, the trend of what's happening there is really great.

[00:45:50] **Lucian Haas:** You'd probably say that too.

[00:45:53] performance-wise. Maybe not even that much anymore. At some point, with fabric and lines, you just...

[00:46:13] A bit. Yes. At least. Well-integrated. How can you sell this flyable performance, or this safety, or something like that, technically? So far, marketing has mostly been like, okay, this glider performs better. The glide ratio has increased by another 0.3 or 0.5. We've saved another 200—no, not 200, 20 meters of lines, or something else. And you always get something out of it up to a certain point. But you can't go any further. At some point, you can't save much more lines or anything else. How can you...

[00:46:44] the safety aspect. Yes. Also, marketing it in a way that pilots can understand and that is honest.

[00:46:52] **Wolfgang Lechner:** This marketing is, yeah, generally a difficult topic. You can have many good things, but telling the client that is not so simple. I can remember, for example, NTT. They always give you...

[00:47:06] **Lucian Haas:** NTT. That's your Nova trim tuning. So, trimming the lines after just one year. And something like that, which you always offer. That's a great thing. A

[00:47:15] **Wolfgang Lechner:** Good thing. But of course, it's immediately interpreted negatively too. Yes. No, they have bad lines. They have to do that. We all use the same ones, and everyone knows that they won't stay stable. And if you do something against that, it's very positive. But telling the customer, telling the pilots, is associated with difficulties. You naturally get immediate headwind. It's said, yes, they have bad material, that's why they have to do that. We don't have to do that. Yes, that's absolute nonsense. But yes, you get this headwind, and it's also very difficult in all things to really tell the market. Even if it's a great thing. To really tell the market.

[00:48:00] Saying it like that, it's so good. That is always very...

[00:48:07] **Lucian Haas:** Very difficult. Where do you see Nova in the future? Where will Nova's priorities lie as a full-service provider?

[00:48:16] **Wolfgang Lechner:** And

[00:48:18] We want to be an honest, open brand. And we want to be that in the future, too—something people can rely on. There are no smoke and mirrors. Yes, I see that for the future, and we are on a very good path.

[00:48:37] **Lucian Haas:** Two years ago, you officially handed over the management. You stepped back a bit from the management, or something like that, and then, above all, you hired Sisi Eisel, a woman, as the managing director. And for many, that was surprising at first, because in such a male-dominated...

[00:49:11] **Wolfgang Lechner:** Scene. Actually, it's not—it's not just my decision, but it's always a team decision. There's more company involved, Nova, and we always decide things together. So, not my decision alone, but we look for the best possible option, and Sisi Eisel does a great job. She flies herself, is highly intelligent, and does it very, very professionally—more professionally than I ever have—and is the right person for this position. So, I'm very proud that we succeeded in getting Sisi Eisel so enthusiastic about this job.

[00:49:53] **Lucian Haas:** You're saying she does it more professionally than I've ever done it. Would you say the paraglider scene, or the work for paraglider manufacturers in general, has professionalized to the point where you're practically an old hand now? Absolutely, yes.

[00:50:11] **Wolfgang Lechner:** Yeah, I believe that. Everything has to become more professional. And there are specialists for every single sector, so to speak. These days, it's no longer possible to do the marketing yourself, to do the advertising yourself.

[00:50:28] There are specialists for that. And they do it. It's much better than what you can do or what you've been able to do. I know, we used to do the advertising ourselves. And today, there are people who do that professionally. Or, yeah, in certain areas, there are specialists. And you should use them if it's affordable. You have to.

[00:50:54] **Lucian Haas:** That's what I'm saying, if you need specialists for everything, it means there are always more overhead costs involved. Actually, always. Because now you're saying, I have to pay my graphic designer. I have to pay my...

[00:51:06] Influencers. And everything else. Actually, the paraglider industry has become less lucrative over time. In any case, so.

[00:51:17] **Wolfgang Lechner:** It applies to all areas. Gliders are significantly more complex, even though the selling price hasn't risen to that extent.

[00:51:27] And as I said, today you have to have a professional website. You have to have great films for people to watch. And we are being compared to very large corporations. If Mercedes makes a commercial today, yeah, it doesn't matter whether the film costs 500,000 euros or a million euros. For us, of course, there are limits, and it's always a low budget. So it's never the case that we can just throw money out the window. The people who are involved and who work for Nova don't make huge amounts of money; they're involved with enthusiasm because it's also their sport. It has to

look that way, otherwise the whole thing...

[00:52:12] ...not work. But they are professional, and they are specialists. That wasn't the case in the past. Not that long ago, you did everything yourself. Girls for everything. What role...

[00:52:23] **Lucian Haas:** Are you going to be less professional, or what, in the future for Nova? How much of a say do you still have in that?

[00:52:34] **Wolfgang Lechner:** I am allowed to.

[00:52:49] That's a different story. But I can definitely have a say in things, and I'll continue to look after the Austrian market. So I'm still right in the middle of everything, and I'm having a great time with the whole thing.

[00:53:00] **Lucian Haas:** Is there a wish related to paragliding that you still want to fulfill? One that you maybe only have the time to do now.

[00:53:10] **Wolfgang Lechner:** Yes, I wanted to fly a bigger triangle with Toni in the Stubaital. A bigger one for my standards. I really wanted to fly from the Kreuzjoch into the Ötztal, then out over the glaciers and back into the Stubaital. So, do a nice loop. Maybe it's not 120 kilometers, so it's nothing special, but for my standards, that would be an amazing experience. And that's what we planned to do. And it would also be great to go high up at the Eiger. That's what I'd wish for. Why specifically the Eiger? Yes, because from my climbing days, it's already a magical mountain. 1,800 meters. That must be an amazing experience.

[00:53:55] If you can fly up there and like that.

[00:54:12] **Lucian Haas:** In the spider, we didn't do the small bend for the Phantom in the end. That also provided some scene for waves back then, where it builds Nova there with BNB, but with 99 counts. What was it?

[00:54:30] That was such a gut decision, saying we'll just try it and see if people are even willing to pay that kind of money for a paraglider. We already had that.

[00:54:40] **Wolfgang Lechner:** For a long time, I had this in my head that we say we're putting everything into the development of a paraglider. It doesn't matter what it costs. It's only about developing a very safe piece of equipment with bomb performance, no matter what it costs. That was the story back then. And then we decided, and yes, the Phantom came out. And for me, that's a fantastic, a dream glider. I love flying it so much, it's unimaginable. Before, I flew a high-performance one, and I had the same flight feeling. That's what excites me so much. But I know in the back of my mind, I know the glider is totally safe. And I'm just satisfied. But that...

[00:55:25] feeling I had.

[00:55:27] **Lucian Haas:** From a high performer, it will become a Phantom Two, or was that a one-off throw where you say, you're trying it out?

[00:55:45] Alright, Wolfi. Then let's leave that as a nice outlook. Nova will eventually develop a Phantom Two, and you'll maybe [go] to the Eiger with it.

[00:56:08] North Face. White. This narrative from the 30-plus-year Nova history. Now, and over 30 years of history as the managing director of Nova. Now, on his old part.

[00:56:23] Retiring. Wishing you a happy life ahead. All the best for that. Thank you.

[00:56:30] **Wolfgang Lechner:** For the nice conversation. That.

[00:56:41] **Lucian Haas:** Was Wolfgang Lechner in the conversation with Lucian Haas. If you want to learn more about the story of Nova, you can find some more links in the show notes for this podcast episode on the Lu-Glidz blog. If you enjoyed this episode, please continue to recommend Podz-Glidz. You can find this and all other podcast episodes on Lu-Glidz and Soundcloud, as well as on well-known audio catalogs like Spotify, iTunes, Google Podcasts, etc. To make sure you don't miss any episodes, you can also subscribe to Podz-Glidz right now in your podcatcher of choice. Perhaps you also have suggestions for other interesting conversation partners. There are surely many untold but worthwhile

stories from the cosmos of the glider. Just send me an email at luglidzkontakt.at.

[00:57:26] Gmail.com. And if you are, then once again the tip and the request: do become a supporter of Podz-Glidz and Lu-Glidz. That's how you help ensure that both...

[00:57:50] ...professional podcast episode. And 2 euros per reading month on Lu-Glidz. Even put together, and calculated for the year, that's significantly less than a subscription to a classic paragliding magazine costs. Until next time, ciao.

Français

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

Show notes

Wolfgang Lechner a dirigé les affaires du fabricant de parapentes Nova pendant 30 ans. Un regard rétrospectif et prospectif sur l'évolution de la scène du parapente.

La scène du parapente connaît actuellement un changement de génération progressif mais intéressant. De nombreux protagonistes qui ont marqué les années de début et d'essor du parapente atteignent peu à peu l'âge de la retraite. Ils peuvent se remémorer une époque où ils ont accompli un véritable travail de pionnier et de construction, tout en permettant au parapente de mûrir pour devenir une forme de vol adaptée au sport de masse.

Wolfgang Lechner peut tout à fait être compté parmi ces pionniers. En 1989, l'homme qui a aujourd'hui 62 ans a fondé la marque Nova avec Hannes Papesh et d'autres copropriétaires. Pendant plus de 30 ans, il a dirigé leurs entreprises. Depuis peu, il se définit comme pensionné, comme on dit si joliment en Autriche. Il a confié la direction de Nova à des plus jeunes. Il ne s'occupe plus que de la distribution pour l'Autriche – bien que sans salaire.

Dans ce 52e épisode de Podz-Glitz, Wolfgang Lechner raconte son histoire de l'époque Nova. Des débuts sauvages, de son temps de "fille à tout faire" jusqu'à son existence quelque peu involontaire de pilote d'essai, la dominance de Nova sur la scène de compétition des années 90 et plus tard son retrait conscient de celle-ci, associé à une réorientation de la marque vers la grande masse des pilotes de XC.

Wolfgang donne également un aperçu de la manière dont la scène du parapente est devenue de plus en plus professionnelle au fil des ans, et où, selon lui, il reste encore un potentiel de développement à l'avenir.

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 :

Chanson : Inkling | Artiste : Slenderbeats

Télécharger : <https://www.youtube.com/watch?v=G1smTIT8fLU>

La scène du parapente connaît actuellement un changement de génération subtil mais intéressant. De nombreux protagonistes qui ont marqué les années de début et d'essor du parapente arrivent progressivement à l'âge de la retraite. Ils peuvent se remémorer une époque où ils ont accompli un véritable travail de pionnier et de construction, tout en aidant ensuite le parapente à atteindre la maturité en tant que forme de vol adaptée au sport de masse.

je pense que, lorsqu'il s'agit de l'avenir de Lu-Glitz et Podz-Glitz, le blog et le podcast existeront encore pendant longtemps. D'une part, j'aime beaucoup le travail que j'y consacre. L'accueil et les chiffres d'écoute sont élevés. D'autre part, je suis heureux qu'un nombre croissant de lecteurs et d'auditeurs soutiennent également mon engagement financièrement. Merci beaucoup pour cela ! C'est à la fois de la reconnaissance et de la motivation. En tant que journaliste indépendant, j'en vis aussi, entre autres.

Contrairement à ce qui est habituel sur le marché, j'ai délibérément choisi pour Lu-Glitz et Podz-Glitz de ne pas opter pour un financement via la publicité, des partenariats de sponsoring ou des frais d'abonnement stricts. Car cela peut rapidement créer des dépendances malsaines qui ne profitent pas toujours au contenu.

Liens :

- Nova : <https://www.nova.eu>
- Jalons : <https://www.nova.eu/de/unternehmen/meilensteine/>
- Équipe des pilotes : <https://www.nova.eu/de/pilots-team/>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/03/podz-glidz-52-der-pensionist.html>

Transcript

[00:00:04] **Wolfgang Lechner:** Et la télécabine était pleine de pilotes, et la question a été posée : qui est devenu champion du monde maintenant ? À Garmisch, le même jour. Personne ne le savait. Ça nous a déjà fait douter. Est-ce que ça intéresse encore les gens, au juste ?

[00:00:34] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:38] **Wolfgang Lechner:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:42] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Wolfgang Lechner. Et Lucian Haas au micro. La

[00:00:54] La scène du parapente connaît actuellement un changement de génération progressif mais intéressant. De nombreux protagonistes qui ont marqué les débuts et les années de boom du parapente arrivent peu à peu à l'âge de la retraite. Ils peuvent se remémorer une époque où ils ont accompli un véritable travail de pionnier et de construction, permettant au parapente de mûrir pour devenir une forme de vol accessible au grand public. On peut tout à fait compter Wolfgang Lechner parmi ces piliers. En 1989, l'homme qui a aujourd'hui 62 ans a fondé la marque Nova avec Hannes Papesch et d'autres associés. Il a dirigé ses affaires pendant plus de 30 ans. Depuis peu, il se définit comme pensionné, comme on dit si joliment en Autriche. Il a confié la direction de Nova à des plus jeunes.

[00:01:41] Il s'occupe toujours uniquement de la distribution pour l'Autriche, bien que sans rémunération. Dans ce 52e épisode de Podz-Glidz, Wolfgang Lechner raconte son histoire avec Nova. Des débuts sauvages, son époque de "homme à tout faire" jusqu'à son existence un peu involontaire de pilote test, la dominance de Nova sur la scène de compétition des années 90 et plus tard son retrait conscient de celle-ci, couplé à une réorientation de la marque vers le grand public des pilotes de XC. Wolfgang donne également un aperçu de la manière dont la scène du parapente est devenue de plus en plus professionnelle au fil des ans et où, selon lui, se situent encore les potentiels de développement pour l'avenir.

[00:02:21] Avant de commencer, un petit mot. Si vous aimez écouter Podz-Glidz, je vous invite à soutenir financièrement mon travail sur ce podcast. Pour le blog Looglides et le podcast Podz-Glidz, j'ai délibérément choisi de ne pas utiliser les modes de financement habituels comme la publicité, les partenariats avec des sponsors ou des abonnements stricts. Car cela peut rapidement créer des contraintes qui ne profitent pas forcément au contenu. Je mise sur l'indépendance. Bien sûr, cela ne fonctionne sur le long terme que si mes lecteurs et auditeurs sont prêts à soutenir une telle offre en tant que contributeurs. Et chacun peut le faire comme il le souhaite et selon ses moyens. Autrement dit, vous êtes totalement libre de choisir le montant de votre contribution. Les paiements sont tout simples via PayPal ou virement bancaire. Vous trouverez toutes les données nécessaires sur mon blog Looglides, dans la section Soutenir.

[00:03:17] Wolfgang, tu es maintenant retraité. C'est quoi cette sensation ?

[00:03:23] **Wolfgang Lechner:** En fait, c'est très bien, je dois dire. Je me sens très bien dans ce rôle. J'ai du temps pour mes loisirs. Et en réalité, je ne suis pas tout à fait un retraité, puisque je continue de m'occuper du marché autrichien. La seule différence, c'est que je ne reçois plus mon argent de Nova, mais de l'État.

[00:03:46] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu fais encore quelque chose pour Nova, mais que tu le fais vraiment gratuitement, en quelque sorte ? C'est ça, oui.

[00:03:53] **Wolfgang Lechner:** Je le fais gratuitement parce que ça me fait simplement plaisir. Et je pense aussi que c'est bon pour mon esprit, pour ma santé mentale, de continuer à le faire.

[00:04:06] **Lucian Haas:** Tu as dirigé les affaires chez le fabricant de parapente Nova pendant plus de 30 ans et tu as pratiquement cofondé la marque, l'ayant bâtie à partir de rien. On peut dire que c'est, d'une certaine manière, une œuvre

de toute une vie. Mais en fait, si je calcule bien, tu avais déjà 30 ans quand tu as fondé Nova. Il y avait donc une vie avant, avant cette œuvre. Qu'est-ce que tu faisais à cette époque ?

[00:04:31] **Wolfgang Lechner:** Alors, à cette époque, avant d'avoir fondé ou cofondé Nova, j'étais chez le fabricant de produits de couture Haas. Je ne sais pas si ça te dit quelque chose. Non, je m'appelle aussi Haas, mais... Il fait du pudding, c'est un fabricant relativement important pour les standards autrichiens et il est basé à Linz. Et il fait du pudding, de la moutarde, oui, différents produits alimentaires. Et peut-être que tu connais Beets. Oui. Ces petits bonbons pour enfants. Oui, exactement, c'est aussi Haas. Et j'y travaillais comme directeur commercial. Et puis, il y a eu Nova.

[00:05:16] **Lucian Haas:** Comment est-ce que tu as commencé le parapente, au final ? Je veux dire, tu travaillais là-bas et tout ça. Est-ce que tu étais déjà quelqu'un de sportif et tu t'es dit : je veux essayer le parapente ? Ou comment ont été tes débuts ? Oui,

[00:05:29] **Wolfgang Lechner:** Dans ma jeunesse, j'étais très souvent à la montagne. Je faisais de l'escalade. Et beaucoup d'escaladeurs ou de connaissances sont arrivés au parapente par l'escalade. Comme Uli Wiesmeier, Sepp Schwendner et ainsi de suite. Je les connaissais déjà avant par l'escalade, justement.

[00:05:49] C'est une histoire assez drôle, la façon dont je me suis mis au parapente. Un ami m'a raconté qu'il faisait un truc super, quelque chose de nouveau. Et je lui ai demandé : « C'est quoi ? » Il est en train de faire sa formation de parapentiste. Et c'est très difficile. Enfin, il faut déjà une semaine pour ça. Et il me dit : « Qu'est-ce que le parapente ? » Et oui, c'est donc un nouveau sport. On saute de la montagne avec un parachute et on peut voler. Enfin, voler vers la vallée. Et c'est quoi ? Je lui ai alors demandé ce qui était si difficile. Oui, surtout le décollage et l'atterrissage. Et j'étais assez sportif à l'époque, je dois le dire.

[00:06:37] Et je me suis dit que ça ne pouvait pas être si difficile. En tout cas, il y a eu un pari. Et dans ce pari, il s'agissait de savoir si je pouvais décoller avec l'aile. Et bien sûr aussi atterrir sans me mettre sur le derrière. C'était le pari. Et on est allés tous en famille au Patscherkofel. C'était tout en bas dans la vallée. Et c'était le coup de grâce, en quelque sorte. On est montés sur une colline. On m'a expliqué comment décoller avec l'aile et comment atterrir. Oui, et ça a réussi, Dieu merci. J'ai gagné le pari. C'était ta première

[00:07:19] **Lucian Haas:** Tentative ? Premier essai, oui. Dès le premier essai, tu as eu ces sacs bizarres de l'époque avec leurs énormes ouvertures et tout ça, tu les as déployés, tu as fait un petit saut et tu es

[00:07:28] **Wolfgang Lechner:** atterri. Oui, exactement. Et oui, à l'époque, c'était un Comet 27. Je ne sais pas si tu connais encore cet appareil. Oui,

[00:07:36] **Lucian Haas:** c'était avant mon époque. Avant la tienne. Donc

[00:07:39] **Wolfgang Lechner:** j'étais

[00:07:39] **Lucian Haas:** déjà né à l'époque. En tout cas, c'est

[00:07:40] **Wolfgang Lechner:** réussi. J'ai gagné le pari et le parapente était pour moi classé. Genre, terminé. Je l'ai gagné et c'est tout.

[00:07:50] Bon, puis plus tard lors d'une réunion, je crois que c'était six mois après, un collègue m'a raconté qu'il pratiquait justement ce sport, le parapente. Et là, j'ai dit : "Ah, moi aussi je le fais, je peux aussi le faire, oui."

[00:08:05] Et il m'a dit : « Bon, si tu fais aussi du parapente, la prochaine fois que je suis dans le Tyrol, on pourra aller voler ensemble. » — Oui bien sûr, on peut, pas de problème. J'ai tout oublié. Six mois plus tard, j'ai reçu l'appel. « Wolfi, je suis dans le Tyrol, on va voler. » Oh là là, j'ai vraiment eu peur. Qu'est-ce que je fais maintenant ? Alors j'ai appelé mon connaissance, ou mon ami de l'époque, on s'est retrouvés, et je lui ai dit : « Il y a deux choses, tu dois d'abord me prêter ton parapente et deuxièmement, tu dois m'expliquer à nouveau comment ça se passe pour le décollage, qu'est-ce que je dois faire exactement ? » Il me l'a expliqué, m'a prêté le parapente. Et j'ai rencontré Hermann, Hermann Habe, un futur cofondateur de Nova,

[00:08:57] en Aksamalizum. On est montés, ou on est montés en téléphérique jusqu'au Hordl, c'est la descente des dames, donc c'est déjà une vraie montagne. Et c'était le printemps, tout était encore couvert de neige. Évidemment, on a déployé le parapente, ou les parapentes, et j'ai réussi le décollage. Mais pas Hermann, il a eu plusieurs échecs de décollage. Et j'ai atterri au fond de la vallée, tout fier. Et c'est à ce moment-là que le parapente m'a tellement fasciné, j'ai été contaminé par ce sport. À partir de ce moment-là, je me suis acheté un parapente,

[00:09:43] un Edelweiß, je ne sais pas si tu connais cette marque, c'était une marque française, et j'y suis allé voler tous les jours. C'était incroyable, et oui, il y a bien sûr beaucoup, beaucoup d'expériences dans ce...

[00:09:58] **Lucian Haas:** Temps. Mais tu n'as pas fait de cours pour ça, c'était vraiment du learning by doing ce que tu as fait à l'époque. Oui,

[00:10:04] **Wolfgang Lechner:** Oui, c'était du learning by doing. Je n'ai jamais fait de cours, même plus tard. Le seul cours, c'était pour le brevet de pilote spécial que j'ai passé. Mais la formation de base, je me l'ai apprise moi-même.

[00:10:19] **Lucian Haas:** C'était donc, je veux dire, vous avez fondé Nova en 1989, ça s'est passé dans les années qui ont précédé. Oui, oui, c'était en 87. D'accord. Comment en est-on arrivé à Nova ? Enfin, comment a-t-on eu l'idée, quand on est directeur commercial chez un fabricant de produits alimentaires, et qu'on gagne probablement pas si mal, de se dire : je vais fonder une petite entreprise de parapente bizarre ?

[00:10:44] **Wolfgang Lechner:** Oui, à l'époque, c'était la préparation pour le Stubai-Krab, et on était donc constamment, enfin presque tous les jours quand la météo le permettait, au Batscherkofel. C'était comme la montagne locale d'Innsbruck. Et c'est là que toute la scène du parapente, la scène du parapente du Tyrol pour ainsi dire, se retrouvait. Parmi d'autres, il y avait aussi Hannes Bärpess. C'est là que je l'ai rencontré pour la première fois et il m'a raconté qu'il avait lui-même une aile, qu'il avait cousue lui-même sur la machine à coudre de sa mère. Hannes était étudiant à l'époque et n'avait pas d'argent pour s'acheter une aile. C'était en fait la raison pour laquelle il a développé lui-même l'aile.

[00:11:34] En tout cas, ça a pris un certain temps et il m'a fini par prêter sa aile une fois. C'était sur le Hafele K, et c'est là que j'ai pu gagner de la hauteur pour la première fois. Je me trouvais au-dessus du décollage et je faisais des allers-retours. Hannes m'a crié de faire attention, de faire attention. Il ne savait pas comment l'aile réagissait. Mais c'était déjà incroyable. Avant, c'étaient des vols en descente pure. Et là, j'ai pu faire la prise de hauteur au décollage pour la première fois. Ce n'était pas grâce à moi, mais simplement grâce à la bonne aile. Oui, et pour revenir à l'histoire au Bad Schakowl.

[00:12:17] Dans la vallée de Stubai, il y avait un énorme événement à l'époque, le Stubai Cup. Et tous les bons pilotes y étaient présents. Ils y faisaient des vols en compétition. Et nous aussi, on voulait participer. On ne s'attendait bien sûr pas à être devant, mais on voulait être là. On a entraîné ces atterrissages de précision au Bad Schakowl. Oui, et lors de ces tentatives d'atterrissage de précision, Hannes Bärpess était aussi là.

[00:12:50] Et ça s'était déjà fait savoir, et André Bucher a mis Ernst Steger en contact avec Hannes. Et Ernst Steger a tout de suite pris Hannes sous contrat. C'était un contrat de licence. Hannes recevait un peu d'argent par aile vendue. Et c'est ce que Hannes m'a raconté à l'époque. Et en même temps, il était dans une situation délicate, car Ernst Steger pouvait sous-licencier cette licence. Et il n'avait aucune influence là-dessus. Et ça l'a bien sûr dérangé. Si maintenant ses ailes sont aussi vendues sous une autre marque, donc la même aile sous une autre marque, et qu'il n'en touche rien.

[00:13:36] Et il me l'a raconté et m'a demandé si je pouvais l'aider d'une manière ou d'une autre. Oui, et j'étais prêt à le faire. Ensuite, nous avons rencontré les gens, les titulaires de licence, les futurs licenciés, et nous avons négocié une redevance. On était totalement naïfs, on n'y connaissait rien du tout. Et je me suis dit que si je demandais une redevance par unité, je ne pourrais jamais contrôler ça. Alors je me suis dit que je demanderais simplement un montant unique pour qu'ils utilisent la conception de Hannes.

[00:14:23] Alors, on les place où ? On en demande une fois. Et on voit bien la réaction. Et du coup, j'ai demandé un million de schillings à l'époque, c'était une somme folle, pour la licence. Et mes partenaires de négociation n'ont pas du tout été choqués. C'était en fait une somme qu'ils pouvaient imaginer. Bon, on s'est séparés à nouveau. Et sur le chemin

du retour, je me suis dit : "Bon, s'il y a autant d'argent là-dedans, pourquoi on ne le fait pas nous-mêmes ?"

[00:15:02] J'ai posé la question pendant le trajet du retour. Et Hannes a dit : « Ouais, je ne sais pas comment. Aucune idée. Attends un peu, j'ai des connaissances et je vais leur en parler. » Et j'ai alors appelé Hermann Habe et je lui ai raconté ça. Il connaissait déjà l'histoire de Hannes Pappesch, que ce serait une super aile et tout ça. Et je lui ai aussi posé la question : pourquoi on ne le fait pas nous-mêmes ?

[00:15:37] Eh bien, il faut qu'on se voie, qu'on en discute, et tout ça. Et on s'est vus, à l'époque à Angad, dans une aire, une aire d'autoroute, tu la connais peut-être. On a pris une salle de réunion, on a réfléchi aux objectifs qu'on doit atteindre pour que tout ça ne tourne pas à la catastrophe. On a alors constaté qu'on devait vendre 400 aile pour que ça marche la première année. Et le seul employé, ça devait être moi, parce qu'on doit évidemment construire la distribution pour que ça fonctionne, je dois être prêt à quitter Haas et à m'occuper de Nova à plein temps.

[00:16:25] Oui, il y avait bien sûr du scepticisme. 300 aile. Pour Hannes, ça paraissait beaucoup, pour nous moins. On était en fait très euphoriques à l'idée que ça allait marcher. Et c'est comme ça qu'on a fondé Nova. Combien d'aile avez-vous vendu la première année ?

[00:16:43] **Lucian Haas:** Environ 700. C'était très réussi. Mais c'était seulement un seul modèle d'aile ou c'était déjà une

[00:16:49] **Wolfgang Lechner:** Une aile ? Avant, non, non, il n'y avait qu'un seul modèle d'aile. C'était la Nova CXC, inspirée de la Comet CX. C'était l'aile d'Ernst Steger ou la première aile de Hannes. Et la version améliorée devait être la CXC. C'était un modèle. Avant, il n'y avait toujours qu'un seul modèle. C'était l'aile de compétition la première année et l'aile d'école la deuxième année.

[00:17:16] **Lucian Haas:** Et la deuxième année, il y avait à nouveau la première année d'une nouvelle aile de compétition, qui était en quelque sorte le modèle légèrement amélioré. Eh bien, en tant que fabricant, si tu dis 700 ailes, il faut bien qu'elles soient cousues et tout ça. Où est-ce que vous les avez cousues à l'époque ?

[00:17:31] **Wolfgang Lechner:** Oui, on s'est bien sûr demandé à l'époque qui pourrait coudre tout ça. Et un certain Olesko voulait aussi produire des ailes et connaissait le fabricant hongrois Magic Ballon. C'était en fait une entreprise minière qui cousait des uniformes et des ballons. Mais ils avaient déjà une certaine expérience avec les parapentes, puisqu'ils avaient déjà cousu des ailes pour un fabricant en Italie. Ils avaient de l'expérience. Par contre, elle n'était pas très positive, car apparemment, ils n'ont jamais reçu d'argent. Et c'était déjà le prochain obstacle.

[00:18:17] En tout cas, je suis allé à Petsch à cette époque. Ils sont basés à Petsch, donc à Fünf Kirchen. Il y a un bar sympa. Mon père était à l'hôpital à Petsch, pendant la guerre, quand il s'est blessé. C'était à Fünf Kirchen qu'il était stationné. En tout cas, pour revenir en arrière, je suis allé à Petsch avec Olesko pour parler aux gens pour voir s'ils pouvaient éventuellement produire des parapentes pour nous. Et mon chef de l'époque, le Dr Gerhard Reus,

[00:18:59] le futur directeur général de l'ÖAMV, je ne sais pas si ça te dit quelque chose, c'est une très grande entreprise, la plus grande en Autriche, c'était en quelque sorte mon chef à l'époque chez Haas. Et je l'appelais toujours s'il y avait des difficultés ou si je ne savais plus quoi faire, j'ai quitté la salle de négociation à l'époque et je lui ai demandé conseil. C'est une histoire très drôle. En tout cas, ça a abouti à ce qu'ils nous accordent leur confiance, pour ainsi dire, et qu'ils produisent les premières aile pour nous. Et ça a bien fonctionné dès le début ? En fait, oui. Avant, les aile n'étaient pas aussi compliquées qu'aujourd'hui.

[00:19:46] C'était tout beaucoup plus simple. Ils avaient beaucoup, beaucoup moins de cellules, par exemple. Et ce n'était pas non plus aussi précis pour le réglage. Il y avait donc déjà d'énormes différences par rapport à aujourd'hui. Mais ils produisaient très bien et, oui, c'est comme ça que tout s'est passé.

[00:20:02] **Lucian Haas:** réalisé. Entre-temps, ou plutôt, ça fait déjà longtemps que cette exploitation est devenue la vôtre, ou du moins que vous en êtes copropriétaires. Vous l'avez simplement rachetée ou comment ça s'est passé ?

[00:20:16] **Wolfgang Lechner:** Non, c'était à cause de toute cette restructuration du bloc de l'Est.

[00:20:23] Cette société minière a donc fermé ses activités. Et comme ça, ils nous ont donné l'opportunité de reprendre l'entreprise. On a fondé une société à l'époque et le propriétaire majoritaire est devenu Nova. Et on avait bien sûr des

partenaires hongrois qui travaillaient déjà dans l'usine auparavant.

[00:20:43] **Lucian Haas:** Étiez-vous à l'époque la première marque à avoir sa propre production ?

[00:20:48] **Wolfgang Lechner:** Je ne pense pas. Je ne pense pas. Mais je ne suis plus si sûr que nous soyons les seuls. C'est difficile à dire.

[00:20:57] **Lucian Haas:** Restons encore un peu sur l'histoire de Nova. Au début, tu dis, on a sorti des aile de compétition et puis l'année suivante, c'est devenu les aile d'école et ainsi de suite. Mais vous avez aussi été vraiment très performants dans la scène de compétition, surtout dans les années 90.

[00:21:15] Est-ce que tu considères cette période comme la grande ou la plus grande époque de Nova ?

[00:21:22] **Wolfgang Lechner:** Non, je ne pense pas que ce soit la plus grande. C'était peut-être la période la plus réussie en termes de compétition. Mais nous avons aussi eu un grand succès avec le Philou. Je ne sais pas si ça te dit quelque chose. C'était un modèle pour débutants que nous avons vendu pendant plus de dix ans. Et c'étaient déjà des quantités incroyables. Rien que pour le Philou, nous avons produit 10 000 parapentes. C'est inimaginable aujourd'hui. Donc, c'était déjà très réussi.

[00:21:54] Et la scène de compétition,

[00:21:59] ou le succès qu'on a eu à l'époque avec le Xenon. C'était l'une de vos lignées de compétition les plus réussies, le Xenon. Oui, absolument. C'était très, très réussi. Il faut imaginer un peu. On avait au BBC deux fois plus de points que toutes les autres marques réunies. C'était une domination incroyable avec le Xenon. Cependant, on n'a pas vendu l'aile parce qu'on ne pouvait pas en faire un label de qualité. Et on a fait, disons, un petit frère, le Xion. Et il était aussi très, très réussi. Une super aile, oui.

[00:22:41] **Lucian Haas:** Mais vous vous êtes ensuite retirés complètement de la scène de compétition dans les années 2000, je crois vers 2005 ou quelque chose comme ça.

[00:22:51] **Wolfgang Lechner:** Oui, ça avait deux raisons. Premièrement, on avait un sponsor, FDI, qui nous soutenait financièrement avec cette équipe de compétition. Avant, c'était comme ça que les pilotes étaient payés. Et ça coûtait très cher. Et d'un autre côté, beaucoup de nos ressources étaient aussi immobilisées. Parce qu'il fallait toujours être à la page. Il fallait toujours apporter des nouveautés. Et chacun de ces pilotes voulait bien sûr avoir la aile la plus récente. Et toujours dans différentes tailles. Donc, c'était déjà très difficile de mettre tout ça en œuvre. Alors, premièrement, l'histoire financière. Et FDI s'est retiré de ce contrat de sponsoring.

[00:23:39] Et ce qui a été déterminant, c'était en fait les championnats du monde à Garmisch.

[00:23:48] On était là en tant que spectateurs. Notre pilote aussi, bien sûr. Mais la société était là. Et on est montés avec la télécabine au Wank, je crois. Et la télécabine était pleine de pilotes. Et la question est venue : qui est devenu champion du monde maintenant ? À Garmisch. Le même jour encore.

[00:24:10] **Lucian Haas:** Personne ne le savait pas. Mais c'étaient des pilotes qui n'avaient pas participé à la compétition, juste des pilotes de loisirs ? Exactement, des pilotes de loisirs.

[00:24:17] **Wolfgang Lechner:** Et ça nous a déjà fait douter. Est-ce que ça intéresse encore les gens ? Et là, on est arrivés à la conclusion que ce n'était peut-être pas si intéressant. Et c'était aussi déconnecté de la réalité. Ça veut dire que les ailes de compétition ne pouvaient plus être pilotées que par des spécialistes. Le transfert vers le bas ne s'était pas fait correctement. C'était difficile. C'étaient des appareils complètement différents. Et ensuite, on a décidé : d'accord, on se concentre sur des appareils pour le pilote moyen. C'était en fait le point pour le milieu de la compétition

[00:25:02] **Lucian Haas:** donner la priorité. Est-ce que c'était vraiment une décision prise à l'époque au sein de l'entreprise, y avait-il un consensus là-dessus ? Que l'on dise : on prend vraiment cette autre voie ? Ou y avait-il aussi des gens qui étaient déçus parce qu'on se disait : oh, cette marque de compétition réussie, Nova, abandonne simplement la compétition ?

[00:25:21] **Wolfgang Lechner:** Il y a toujours, bien sûr, des avis différents, c'est clair. On les discute, on les écoute. Et ensuite, on prend une décision. Et cette décision a été prise en faveur des ailes qui sont en fait plus adaptées pour le grand public.

[00:25:42] **Lucian Haas:** Après ça, vous avez été surtout, d'abord avec Mambu, mais surtout avec le Mentor, qui est en fait votre... le terme, où vous dites que vous avez réussi avec ça. Et vous avez, pendant un moment, le Mentor était un peu comme, il était vraiment un tel précurseur et il a eu sa propre classe en fait. Beaucoup ont dit qu'il y avait cette classe Mentor. Est-ce que tu dirais simplement, par rapport à ce changement, que c'était un succès particulièrement important de l'histoire de l'entreprise, où on dit vraiment qu'on définit quelque chose pour toute une industrie ? Où beaucoup essaient ensuite de copier exactement une aile comme celle-là, ou du moins cette tendance ou cette performance de l'aile d'une manière ou d'une autre ?

[00:26:23] **Wolfgang Lechner:** Oui, bien sûr. C'est évidemment une superbe histoire avec le Mentor. C'était un Mentor formidable et toujours, en fait toujours. Le but était de pouvoir voler de longues distances en toute décontraction avec un appareil relativement sûr, qui pardonne les erreurs, et de pouvoir se concentrer sur la tâche du vol de distance. Et ça a été très réussi. Et c'est évidemment magnifique quand on réussit, pour ainsi dire, à définir le concept même du vol de distance avec un modèle d'aile, donc la classe Mentor, comme tu l'as dit. C'est évidemment l'objectif qu'on se fixe. Oui, logiquement.

[00:27:09] **Lucian Haas:** Eh bien, beaucoup disent aussi que la classe Mentor a eu autant de succès parce que tellement de très bons pilotes sont pratiquement entrés dans l'arène pour NOVA et ont dit : vous avez vraiment fondé l'équipe de pilotes NOVA, comme vous l'avez dit tout à l'heure, et vous volez maintenant avec nos ailes. Oui. Vous sortez comme ambassadeurs pour NOVA et, surtout au début, c'était vraiment le cas que l'XContest soit souvent absolument dominé par ces pilotes NOVA et tout ça. Est-ce que c'était une décision stratégique de dire qu'on fonde cette équipe de pilotes NOVA, ou est-ce que c'est arrivé en passant et que le succès a vraiment grandi par hasard ? Non, c'était par hasard.

[00:27:53] **Wolfgang Lechner:** ce n'était pas le cas. C'était évidemment calculé. Oui.

[00:27:56] **Lucian Haas:** Mais ça

[00:27:56] **Wolfgang Lechner:** Il ne s'agissait pas seulement d'acheter ou d'engager des pilotes qui volent très, très bien. Il s'agissait aussi d'avoir des gars super, qui sont aimables et serviables. Il s'agissait toujours de ne pas mettre la performance au premier plan. Et au début, ils n'étaient pas si bons du tout. Ils ont évolué. Et nous avons eu un peu de chance que des gens comme les ingénieurs, les ingénieurs autrichiens et ainsi de suite, qu'ils soient devenus si performants. Mais au début, ils ne l'étaient pas. C'étaient parfois aussi des gens très jeunes qui étaient passionnés par le vol libre, pour ainsi dire.

[00:28:46] Et oui, c'était tout simplement un succès, mais il faut dire que ça a demandé énormément de travail. Notre capitaine d'équipe, Till Gottbrath, a fait un travail remarquable et continue de le faire. Ce n'est pas facile de garder ces pilotes soudés, de faire en sorte qu'ils soient vraiment une équipe, alors qu'ils sont éparpillés dans tous les pays du monde. Ce n'est pas simple. Mais il le fait à merveille, c'est vraiment génial. Mais il s'agissait avant tout d'un message. Il ne s'agissait pas de vouloir aller au bout du rouleau et voler les distances les plus longues possibles. Ça se fait, je le dis encore aujourd'hui.

[00:29:27] **Lucian Haas:** Avec la création de cette équipe et le fait de les avoir comme ambassadeurs, vous étiez en fait un peu des précurseurs. Et vous avez déjà fait quelque chose quand des choses comme les réseaux sociaux et tout ça n'étaient pas encore si actifs. Quand on dit qu'on a maintenant nos influenceurs et autres personnes comme ambassadeurs. Aujourd'hui, avec Theo de Blick, le champion du monde d'Akro, vous avez en fait aussi un champion du monde de l'influence dans le domaine du parapente, qui sort toujours de super vidéos. Et vous, en tant que Nova, vous êtes bien positionnés avec ça. Mais déjà à l'époque, ces gens racontaient leurs histoires ou faisaient leurs vols. Ils parlaient d'eux-mêmes. C'était un coup de maître d'un point de vue marketing. Oui. Avec le recul, on peut...

[00:30:06] **Wolfgang Lechner:** Comment peut-on dire ça ? On peut le dire, oui. Mais il y avait, comme je l'ai dit, énormément de pilotes avec qui nous avions déjà des contacts depuis longtemps. Et il y en a aussi eu beaucoup qui ont ensuite quitté Nova. Il faut bien dire que les choses ont été pesées. Mais quand je regarde en arrière, quand je vois qui

était dans l'équipe, c'est incroyable. Guschlbauer par exemple. Guschlbauer. Je crois que Durogati était aussi chez vous, non ? Durogati était aussi chez

[00:30:33] **Lucian Haas:** nous. Oui, oui. Pendant longtemps. Oui, oui. Eh bien, dans l'histoire de Nova, il y a aussi d'autres, comment dire, oui, légendes de la scène du parapente qui sont liées à la marque Nova. Hannes Papisch en tant que concepteur, qui a aujourd'hui sa propre marque Fieder. Et bien sûr aussi Toni Bender. Comment est-ce que Toni est arrivé chez Nova, au juste ?

[00:30:56] **Wolfgang Lechner:** Oh mon Dieu, c'est une histoire amusante. J'ai rencontré Toni pour la première fois au Bad Schokowel. C'était la grande star. Et je l'admirais. Le seul point négatif chez Toni, c'était toujours sa fiabilité. Une fois, j'ai attendu Toni pendant huit heures sur un parking en Suisse, au bord du Walensee. Il faut imaginer. Huit heures. Enfin, Toni a... et bien, à l'époque, il était ami avec Hans Bausenwein. Et Hans Bausenwein est devenu plus tard, donc à ce moment-là disons, le premier distributeur général de Nova en Allemagne. Et avec lui, Toni Bender est aussi venu chez nous.

[00:31:43] Et on voulait bien sûr profiter de ses tests. On l'a donc engagé, pour ainsi dire comme pilote d'essai, chez Nova. Mais ça n'a pas duré très longtemps parce que Toni s'est blessé.

[00:32:00] Et je ne sais pas, Docteur, est-ce que tu étais déjà dans la scène avec Kösten ? Non. C'était en 1991, je crois. 1991 ou 1991, il y avait ce championnat du monde. Et Toni était censé faire voler notre aile là-bas. Mais il s'était blessé. Et Toni était aussi censé tester nos ailes. Et oui, Toni n'a pas pu à cause de sa blessure. Et alors, nous avons bien sûr cherché un remplaçant à Handyringen, exactement.

[00:32:28] **Lucian Haas:** Comme pilote d'essai de remplacement.

[00:32:30] **Wolfgang Lechner:** Oui, comme on n'a pas pu le trouver, il y avait Wolfi, le garçon à tout faire. Qui est ensuite devenu pilote d'essai. Sous les instructions par talkie-walkie. Sous les instructions de Toni Bender. Ça

[00:32:44] **Lucian Haas:** ça veut dire que Toni était en haut de la montagne ou en bas sur la prairie d'atterrissage.

[00:32:47] **Wolfgang Lechner:** En bas, sur l'atterrissage. Je suis monté et j'ai suivi ses instructions. C'était déjà une période excitante. D'ailleurs, il y a peut-être une histoire sympa là-dedans. C'était le moment où j'ai eu le plus peur de ma vie. En fait, je faisais le programme de test sous la direction de Toni. Et c'était peut-être une fois de plus. En plein milieu du lac, au Walensee. Et à 100 mètres de haut. Et je me suis dit, oui, une fermeture, ça va encore passer. Je fais une fermeture, j'ai un accrochage. Et je ne pouvais donc plus atteindre l'atterrissage. Alors je me suis cherché un endroit. Il y avait une sorte de mur en coin. Et avec un escalier vers l'eau. Un escalier pour le ponton. Et je me pose là, dans l'eau.

[00:33:34] Je sors. Et je me retrouve sur une parcelle. Une villa immense.

[00:33:41] Et c'était à environ, oui, peut-être 50 mètres de la maison. J'étais en plein milieu de ce jardin.

[00:33:50] Et puis, j'ai eu une sorte de réflexe.

[00:33:54] Cinq Rottweilers. Pas des Rottweilers. Des Dobermanns. Cinq Dobermanns sont venus vers moi. Je ne savais plus quoi faire. J'avais le parapente sur l'épaule. Et je me tenais là. Ces Dobermanns se sont arrêtés à environ un mètre de moi. Ils sont restés là. Si bien alignés.

[00:34:13] Et je continuais tranquillement ma route. Je ne pouvais pas faire demi-tour. Et ces Dobermanns... mon cœur s'est arrêté. Je me suis dit que s'ils m'attaquaient, ce serait ma dernière heure. Et ces Dobermanns étaient si bien dressés. Ils n'ont rien fait. Pas un aboiement, rien du tout. Ils m'ont vraiment accompagné jusqu'à la sortie. Tu ne peux pas imaginer à quel point mon cœur battait. C'était incroyable. Ça veut dire,

[00:34:43] **Lucian Haas:** ce détachement de ton atterrissage raté, en quelque sorte. C'était la situation la plus angoissante de ta carrière en parapente. Non,

[00:34:52] **Wolfgang Lechner:** je ne sais pas. Mais c'était déjà... J'ai aussi eu une fois, lors d'un test dans l'Ötztal. Pas vraiment dans cette situation, mais celle qui a suivi m'a fait très peur. En fait, on avait une aile d'école. Ça devait devenir une aile d'école, un prototype. Et on est allés dans l'Ötztal pour tester. Et Hannes me dit.

[00:35:13] Commence très prudemment. Essaie le décrochage parachutal. Et j'ai mis la aile en décrochage parachutal. Je ne l'ai jamais plus sorti. Vraiment. Ça tournait. J'avais une forme. J'ai tout fait. Surtout le déclenchement. Rien ne s'est passé. Rien ne s'est passé. On le dit tout le temps. Et là, je regarde le vario et je me dis : OK. Cinq mètres de descente. Pas besoin de lancer le parachute de secours. Je peux oublier. Et je me suis crashé dans la forêt. Dit, fait. Et je me suis dit : sur cette cime d'arbre, je peux m'accrocher. Et tu te dis : ça ne marche pas. La violence est bien trop grande. Alors je suis vraiment passé à travers. À travers les branches. Et Dieu merci, la aile s'est... Elle s'est alors accrochée. Aux branches. Et je suis resté suspendu à un épicéa. Qui était à 20 mètres de haut.

[00:35:59] Alors.

[00:36:01] Hannes a alors dit : « OK, l'aile était réglée trop lentement. » Il l'a réajustée et le lendemain, je devais la piloter à nouveau. Et tenter le manœuvre une nouvelle fois. Avec la même aile. Celle avec laquelle tu avais déjà atterri dans un arbre. Bien sûr. Oui, oui. Bien sûr. Et là, je me suis dit : « Merde, qu'est-ce que tu fais ? » Je ne vais surtout pas retourner dans l'Ötztal, où il n'y a que des arbres. Je vais dans le Zillertal. Il y a de grandes prairies là-bas. Je vole au-dessus d'une prairie et alors, j'espère que ce sera mieux si je m'écrase. Mais tu ne peux même pas imaginer à quel point c'était exaltant.

[00:36:39] Se lancer. Et savoir que dans 5 minutes, si tout va bien, je vais relancer la manœuvre. J'espère que ça va marcher. Heureusement, ça a marché. L'aile est sortie du décrochage parachutal. Mais ce sont des moments où le cœur bat plus vite. Ce n'est pas si simple. Mais la situation la plus dangereuse... Je ne sais pas si je dois encore la raconter. Oui, volontiers, volontiers. Oui. C'était à Monte Carlo. Et à ce moment-là, Toni était de nouveau en forme. Et on testait des ailes. Et à la fin, quand chacun estimait que son aile était bonne, on a échangé les ailes. J'ai pris la petite de Toni. Et Toni a pris la mienne, ma taille.

[00:37:24] Et je crois qu'à ce moment-là, j'ai piloté le premier Infinity. Par erreur. Involontairement. Oui, l'aile a décollé comme ça, celle de Toni, la petite aile. Et je suis passé au-dessus. J'ai eu un enchevêtrement et, oui, je ne savais même pas ce qui m'arrivait. Heureusement, ça s'est bien passé. Et j'ai pu atterrir sur l'atterrissage. Ça a marché. C'était ça.

[00:37:48] **Lucian Haas:** Combien de temps as-tu travaillé comme pilote test pour Nova ? Est-ce que c'était juste pour une courte période ou est-ce que ça a vraiment duré des années ? C'était déjà sur...

[00:37:57] **Wolfgang Lechner:** Pendant des années. Ça a duré des années. C'était le cas, surtout au début. C'était évidemment un sujet, ce que j'ai testé. Et ensuite, tout est devenu beaucoup plus professionnel. Et nous avons intégré des pilotes d'essai dans l'équipe.

[00:38:12] **Lucian Haas:** recrutés. Il y en avait plusieurs. Et à partir de là, tu n'as plus que la gestion classique pour Nova. Exactement. Exactement. Si tu regardes maintenant ces 32 ans de Nova, sur quelles évolutions qui se sont produites ou qui ont existé, sur quoi es-tu peut-être le plus fier ?

[00:38:35] **Wolfgang Lechner:** Fier, je ne suis fier de rien. Je pense être plutôt reconnaissant d'avoir pu travailler dans un secteur qui me tenait tant à cœur et qui m'a passionné.

[00:38:52] Mais fier. On ne peut pas appeler ça de la fierté. Non. Enfin, comme je l'ai dit, je suis plutôt reconnaissant. Pas fier.

[00:39:02] **Lucian Haas:** Et il y a aussi, d'un autre côté, des choses pour lesquelles je ne suis pas du tout fier. Il y a eu des incidents à cette époque où tu pourrais dire : j'étais bien directeur général, mais je ne me sentais pas bien dans ma peau.

[00:39:17] **Wolfgang Lechner:** Bien sûr, il y en a eu. À chaque fois qu'il y avait des ruptures. Je suis quelqu'un qui a très besoin d'harmonie, et c'est très difficile pour moi d'avoir des discussions très sérieuses avec des gens.

[00:39:31] Et c'est quelque chose dont je ne suis pas très fier. Quand on doit prendre des décisions qui ont peut-être des conséquences pour l'un ou pour l'autre.

[00:39:41] **Lucian Haas:** ...impliquer. Par exemple, le départ de Hannes, quand il a quitté Nova, a été un moment très difficile pour toi. Bien sûr. Bien sûr, ça l'était.

[00:39:53] **Wolfgang Lechner:** pas si simple. Mais, oui. On ne peut pas empêcher les gens de partir. S'ils veulent quitter le milieu, alors il faut les laisser faire.

[00:40:08] **Lucian Haas:** Bien sûr. Oui. Chacun doit être heureux avec ses propres rêves. Tu le dis. Quand tu... je veux dire, tu as maintenant cette scène du parapente qui a marqué plus de 30 ans. Et certainement, tu l'as toujours observée. On observe toujours quelque chose. Ce que fait la concurrence, et tout le reste. Y a-t-il des développements que tu dirais ne pas évoluer actuellement dans une direction positive ? Ou dirais-tu qu'en fait, la scène du parapente a bien mûri au fil des années ?

[00:40:41] **Wolfgang Lechner:** Je pense que ça a bien mûri. Mais dès le début, j'avais déjà peur, ou quelque chose comme ça, au milieu, d'avoir que tout devienne beaucoup trop spécialisé. Je me souviens de l'évolution des deltas sans pylône.

[00:40:58] C'était déjà pour moi une histoire où je me suis dit que si tout continuait à évoluer comme ça, et que ce sport ne pouvait plus être pratiqué que par des spécialistes, alors...

[00:41:19] Je sais que ça va dans cette direction. Oui.

[00:41:21] **Lucian Haas:** C'était aussi l'un des points pour lesquels vous vous éloignez de cette scène de compétition. Non, la peur que cela puisse éventuellement avec...

[00:41:46] **Wolfgang Lechner:** de compétition. Pour être honnête, il s'agissait de savoir si nous avions aussi le temps de développer des ailes adaptées aux pilotes "Otto Normal". Et c'est en fait ce qui s'est passé durant cette période. Et je pense que c'était une bonne approche si l'on considère l'ensemble du parapente. D'autres se sont spécialisés dans le matériel de compétition, dans le matériel de haute performance, et nous avons simplement servi le marché en dessous. C'est un...

[00:42:18] **Lucian Haas:** C'est une bonne approche, je pense. Si on regarde aussi un peu l'histoire de Nova, on voit bien que vous avez fait...

[00:42:41] Au moins, vous essayez de couvrir ça. Aussi pour dire qu'avec la marque, j'ai bien sûr un attachement à la marque de la part des gens. Alors ils veulent peut-être aussi mes trucs.

[00:43:03] **Wolfgang Lechner:** Développer. Parce que.

[00:43:07] Avant. Oui. On a commencé, bien sûr, par ça.

[00:43:12] C'est du bon matériel pour vivre sous sa propre marque, puis pour vendre. Mais ça n'a pas fait avancer le marché du parapente. Ça veut dire que si je copie, ça ne sert à rien. Ce n'est pas la marque qui copie. Donc, c'était une étape vraiment nécessaire que nous développions nos propres produits chez Gutzeugen, et aussi pour les parachutes de secours. On est donc des fournisseurs complets. C'est très important, je pense bien. Mais c'est un processus. C'est évidemment un processus. Pour l'instant.

[00:43:46] **Lucian Haas:** Ça veut dire que, oui, depuis des années, ça se répète. Il y aura probablement, un jour, bientôt, un grand nettoyage du marché. Il ne restera plus que quelques grands fabricants, parce que tout devient plus professionnel. Il faut faire comme ça. Et en même temps, si on regarde ces dernières années, de nouveaux petits fabricants apparaissent sans cesse, qui fêtent aussi leurs succès et qui arrivent quand même à s'imposer sur le marché et qui, d'une certaine manière, obtiennent leur part du gâteau et qui, avec ça, peuvent probablement survivre.

[00:44:34] **Wolfgang Lechner:** C'est aussi possible d'être performant avec une petite équipe et surtout d'occuper des niches. Et c'est une bonne chose. Je pense que la diversité...

[00:44:48] Ça anime aussi notre sport. Et je pense que ce serait vraiment mauvais s'il n'y avait qu'un ou deux ou trois grands fabricants et que le reste disparaissait du marché. Je ne me sentirais pas bien avec ça.

[00:45:02] **Lucian Haas:** Tu vois des tendances majeures ou quelque chose comme ça, où la scène du parapente va continuer à évoluer dans les prochaines années ?

[00:45:11] **Wolfgang Lechner:** Ce qui est frappant, je pense, c'est la sécurité avec les appareils performants. C'est déjà génial quand on regarde comment, par exemple, les deux lignes comme la Safety sont stables. Et c'est une évolution très positive qui va peut-être aussi progresser dans des domaines où ce ne sera pas forcément le deux lignes, mais dans des domaines qui seront flyables pour nous tous, les pilotes amateurs. Donc, la tendance est déjà géniale, ce qui se passe là-dedans.

[00:45:50] **Lucian Haas:** Tu dirais aussi probablement.

[00:45:53] En termes de performance, on n'en tirera peut-être plus autant à un moment donné avec le tissu et les suspentes.

[00:46:13] Un peu. Oui. Au moins. Bien intégré. Comment peut-on vendre techniquement cette performance de vol, ou cette sécurité, ou quelque chose comme ça ? Jusqu'à présent, le marketing était plutôt : "Cette aile performe mieux. Le chiffre de vitesse a encore augmenté de 0,3 ou 0,5. On a encore économisé 200... non, pas 200, 20 mètres de suspentes, ou autre chose." Et on a toujours réussi à tirer quelque chose, jusqu'à un certain point. Mais on ne peut plus aller plus loin. À un moment donné, on ne peut plus économiser beaucoup de suspentes, ou autre chose. Comment peut-on...

[00:46:44] L'aspect sécurité. Oui. Aussi, les pilotes doivent le commercialiser de manière compréhensible et honnête.

[00:46:52] **Wolfgang Lechner:** Cette commercialisation est, oui, généralement un sujet difficile. On peut avoir beaucoup de bonnes choses, mais dire au client que ce n'est pas si simple, ce n'est pas facile. Je peux me rappeler, par exemple, NTT. Vous le faites toujours.

[00:47:06] **Lucian Haas:** NTT. C'est votre Nova Trim Tuning. En gros, le réglage des suspentes après seulement un an. Et ce que vous proposez systématiquement, c'est une super chose. Une...

[00:47:15] **Wolfgang Lechner:** C'est une bonne chose. Mais bien sûr, ça sera tout de suite interprété négativement. Oui. "Non, ils ont des suspentes pourries, ils doivent faire ça." Pourtant, on utilise tous les mêmes. Et tout le monde sait que je ne les ai pas... que ça ne reste pas stable. Et quand on fait quelque chose à ce sujet, c'est très positif. Mais le dire au client, le dire au pilote, c'est compliqué. On se prend évidemment un vent immédiat. On vous dira : "Oui, ils ont du mauvais matériel, c'est pour ça qu'ils doivent faire ça." Ce n'est pas notre rôle de le faire. Oui, c'est absolument absurde. Mais oui, on se prend ce vent, et c'est très difficile dans tous les cas de dire la vérité au marché. Même quand c'est une super chose. Dire la vérité au marché, c'est vraiment...

[00:48:00] Direkt. C'est comme ça que ça se passe. C'est toujours très... pour une seule entreprise.

[00:48:07] **Lucian Haas:** Très difficile. Où vois-tu Nova dans le futur ? Où se situeront les priorités de Nova en tant que fournisseur complet ?

[00:48:16] **Wolfgang Lechner:** Et

[00:48:18] On veut être une marque honnête et transparente, et on veut continuer à l'être à l'avenir. Une marque sur laquelle on peut compter, sans faux-semblants. Oui, c'est ce que je vois pour l'avenir, et nous sommes sur la très bonne voie.

[00:48:37] **Lucian Haas:** Il y a deux ans, tu as officiellement cédé la direction. Tu t'es un peu retiré de la gestion, ou quelque chose comme ça, et tu as surtout engagé Sisi Eisel, une femme, pour la direction. Et pour beaucoup, c'était surprenant au début, parce que c'est un milieu si dominé par les hommes.

[00:49:11] **Wolfgang Lechner:** La scène. En fait, ce n'est pas seulement ma décision, c'est toujours une décision d'équipe. Il y a plus de société avec Nova, et on décide toujours des choses ensemble. Donc, ce n'est pas ma décision à moi, tout seul. Mais on cherche la meilleure option possible, et Sisi Eisel fait un super boulot. Elle vole elle-même en haut, elle est intelligente, elle fait ça de manière très, très professionnelle, plus que ce que j'ai jamais fait, et c'est la bonne personne à ce poste. Donc, je suis très fier d'avoir réussi à enthousiasmer Sisi Eisel pour ce job.

[00:49:53] **Lucian Haas:** Tu dis qu'elle fait ça plus professionnellement que je ne l'ai jamais fait. Est-ce que tu dirais que le milieu du parapente, ou plus globalement le travail pour les fabricants de parapente, s'est professionnalisé à tel

point que tu en fais déjà partie, genre, comme une vieille tête ? Absolument, oui.

[00:50:11] **Wolfgang Lechner:** Oui, je le pense. Tout doit devenir plus professionnel. Et il y a aussi des spécialistes pour chaque secteur, pour ainsi dire. Aujourd'hui, ce n'est plus possible de faire le marketing soi-même, ou la publicité soi-même.

[00:50:28] Il y a des spécialistes pour ça. Et ils font ça bien mieux que ce qu'on peut faire soi-même ou ce qu'on a pu faire. Je sais, avant, on faisait la pub nous-mêmes. Mais aujourd'hui, il y a des gens qui font ça de manière professionnelle. Ou alors, dans certains domaines, il y a des spécialistes, et il faut en profiter quand on peut se le permettre. C'est nécessaire.

[00:50:54] **Lucian Haas:** À ce sujet, quand on dit qu'il faut des spécialistes pour tout, ça veut dire qu'il y a aussi toujours plus de frais généraux en fait. C'est toujours le cas, parce que tu te dis maintenant : je dois payer mon graphiste. Je dois payer mon...

[00:51:06] Influencer. Et. Tout. Le. Reste. En. Réalité, l'industrie du parapente est devenue moins lucrative avec le temps. En tout cas.

[00:51:17] **Wolfgang Lechner:** Ça concerne tous les domaines. Les ailes sont nettement plus complexes, même si le prix de vente n'a pas augmenté à cette échelle.

[00:51:27] Et comme je l'ai dit, aujourd'hui, il faut avoir un site web professionnel. Il faut avoir de superbes vidéos que les gens regardent. Et on est comparés à de très grandes entreprises. Si Mercedes fait une publicité aujourd'hui, peu importe si le film coûte 500 000 euros ou un million d'euros. Chez nous, il y a bien sûr des limites, et c'est toujours un petit budget. Donc, ce n'est jamais le cas qu'on puisse jeter l'argent par les fenêtres. Les gens qui s'engagent et qui travaillent pour Nova ne gagnent pas des sommes astronomiques, mais ils sont là avec enthousiasme parce que c'est aussi leur sport. Il faut que ça se voie, sinon tout ça...

[00:52:12] Ça ne marcherait pas. Mais ils sont professionnels et ce sont des spécialistes. Avant, ce n'était pas comme ça. Avant, on faisait tout soi-même. Des filles pour tout. Quel rôle ?

[00:52:23] **Lucian Haas:** Tu vas continuer à jouer pour Nova en tant que moins professionnel, ou quoi ? Jusqu'où tu vas encore pouvoir avoir ton mot à dire ?

[00:52:34] **Wolfgang Lechner:** Je peux.

[00:52:49] C'est une autre histoire. Mais je peux, en tout cas, donner mon avis. Et je vais continuer à m'occuper du marché autrichien. Je suis donc toujours en plein dedans. Et tout ça me plaît énormément.

[00:53:00] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a un souhait lié au parapente que tu aimerais encore réaliser ? Un truc pour lequel tu as peut-être seulement maintenant le temps de le faire.

[00:53:10] **Wolfgang Lechner:** Oui, je voulais faire un plus grand triangle avec Toni dans la vallée de Stubai. Plus grand pour mes capacités. Je voulais absolument partir du Kreuzjoch vers l'Ötztal, puis passer au-dessus des glaciers pour revenir dans la vallée de Stubai. Faire un beau tour. Ça fait peut-être pas 120 kilomètres, donc rien de spécial, mais pour moi, ce serait une expérience géniale. Et c'est ce qu'on s'est fixé comme objectif. Et ce serait aussi super de monter haut au Eiger. C'est ce que je me souhaiterais. Pourquoi justement le Eiger ? Oui, parce que de mon époque d'alpinisme, c'est déjà une montagne magique. 1800 mètres, ça doit être une expérience incroyable.

[00:53:55] Quand on peut voler là-haut et comme ça.

[00:54:12] **Lucian Haas:** Dans la Spinne, on ne fait finalement pas la petite courbure pour le Phantom. À l'époque, il a aussi permis de créer des vagues là où ça construit Nova avec BNB. Mais avec 99 comptes, c'était quoi ?

[00:54:30] C'était une décision instinctive, le fait de se dire : on va juste essayer et voir si les gens sont prêts à mettre de l'argent pour un parapente, tout simplement. On l'avait déjà fait.

[00:54:40] **Wolfgang Lechner:** Longue réflexion. Que nous disions que nous mettons tout dans le développement d'un parapente. Ce qu'il coûte ne joue aucun rôle. Il ne s'agit que de développer un appareil aussi sûr que possible avec des performances de bombe, peu importe le coût. C'était l'histoire à l'époque. Et puis, nous avons décidé, et oui, c'est le Phantom qui en est sorti. Et pour moi, c'est un parapente de rêve fantastique. J'adore voler avec, c'est inimaginable. Avant, je volais avec un modèle de haute performance et j'avais la même sensation de vol. C'est ce qui me passionne autant. Mais j'ai en tête, je sais, que le parapente est totalement sûr. Et je suis tout simplement satisfait. Mais ça...

[00:55:25] C'est ce sentiment que j'avais.

[00:55:27] **Lucian Haas:** D'un haut niveau, ça va devenir un Phantom 2, ou c'était un essai unique où on se dit qu'on essaie ça.

[00:55:45] Bon, d'accord Wolfi. Alors on va laisser ça comme une belle perspective. Nova va finir par développer un Phantom 2 et tu pourrais peut-être aller sur l'Eiger avec.

[00:56:08] Face nord. Blanche. Ce récit de plus de 30 ans sur l'histoire de Nova. Maintenant, et sur plus de 30 ans d'histoire en tant que directeur général de Nova. Qui est maintenant sur son ancienne partie.

[00:56:23] Retiré. Je te souhaite une belle suite de vie. Tout le meilleur pour ça. Merci.

[00:56:30] **Wolfgang Lechner:** Pour cette discussion sympathique.

[00:56:41] **Lucian Haas:** C'était Wolfgang Lechner en conversation avec Lucian Haas. Si tu veux en savoir plus sur l'histoire de Nova, tu trouveras encore quelques liens dans les notes de l'épisode de ce podcast sur le blog Lu-Glidz. Si cet épisode t'a plu, n'hésite pas à recommander Podz-Glidz. Tu trouveras cet épisode ainsi que tous les autres sur Lu-Glidz et Soundcloud, ainsi que sur les plateformes habituelles comme Spotify, iTunes, Google Podcasts, etc. Pour ne manquer aucun épisode, tu peux aussi abonner Podz-Glidz directement sur ton podcatcher préféré. Peut-être as-tu aussi des suggestions d'autres interlocuteurs intéressants pour Podz-Glidz. Il y a sûrement beaucoup d'histoires encore non racontées mais qui valent le détour dans le cosmos du parapente. Écris-moi simplement un e-mail à luglidzkontakt.at.

[00:57:26] Gmail.com. Et si tu l'es déjà, je te réitère le conseil et la demande : deviens un contributeur de Podz-Glidz et Lu-Glidz. C'est comme ça que tu aides à ce que les deux continuent.

[00:57:50] Pour chaque épisode de podcast et 2 euros par mois de lecture sur Lu-Glidz. Seul, et projeté sur l'année, c'est nettement moins cher qu'un abonnement aux magazines de parapente classiques. À la prochaine, ciao.