

# Walter und die Waldrappe

Podz-Glidz 67 — Walter Holzmüller

|               |                                                                                                                                                                                                 |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Published     | 2021-10-15                                                                                                                                                                                      |
| Episode page  | <a href="https://soundcloud.com/lu-glidz/walter-und-die-waldrappe-walter-holzmuller-podz-glidz-67">https://soundcloud.com/lu-glidz/walter-und-die-waldrappe-walter-holzmuller-podz-glidz-67</a> |
| Duration      | 01:02:12                                                                                                                                                                                        |
| Speakers      | Lucian Haas, Walter Holzmüller                                                                                                                                                                  |
| Languages     | Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)                                                                                                                                                     |
| Audio         | 0067-walter-und-die-waldrappe-walter-holzmuller.mp3                                                                                                                                             |
| Transcription | faster-whisper large-v3, language de                                                                                                                                                            |
| Diarization   | pyannote/speaker-diarization-3.1                                                                                                                                                                |
| Translation   | gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf                                                                                                                                                                    |
| Dictionary    | 33 correction(s) applied                                                                                                                                                                        |

## Contents

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| <b>Deutsch</b>       | <b>2</b>  |
| Show notes . . . . . | 2         |
| Transcript . . . . . | 3         |
| <b>English</b>       | <b>16</b> |
| Show notes . . . . . | 16        |
| Transcript . . . . . | 17        |
| <b>Français</b>      | <b>29</b> |
| Show notes . . . . . | 29        |
| Transcript . . . . . | 30        |

# Deutsch

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

## Show notes

Walter Holzmüller begleitet Waldrappe bei ihrem Vogelzug über die Alpen. Auge in Auge mit den kuriosen Vögeln erlebt er das wahre Glück des Fliegens.

---

„Amy und die Wildgänse“ ist ein Kinofilm aus dem Jahr 1997. Darin zieht ein Mädchen in Kanada eine Gruppe junger Gänse auf, deren Mutter von Jägern erschossen wurde. Mit einem Motordrachen zeigt sie als Ziehmutter ihnen dann ihren Zugweg in die natürlichen Winterquartiere im Süden der USA.

So etwas passiert allerdings nicht nur im Film. Der Österreicher Walter Holzmüller führt seit über 10 Jahren junge Waldrappe fliegend über die Alpen in ihre Wintergebiete in der Toskana.

Der Waldrapp ist eine gänsegroße Ibis-Art. Im Alpenraum war sie schon seit drei Jahrhunderten ausgestorben. Jetzt soll dort wieder eine fürs Überleben ausreichend große Population angesiedelt werden. Und Walter ist der Chefpilot des sogenannten Waldrapp-Projekts.

In dieser Folge Nummer 67 von Podz-Glitz erzählt der 63-jährige von seiner Arbeit. Wie er die Jungvögel monatelang daran gewöhnt, seinem Motorschirm-Trike zu folgen, um schließlich in mehreren Etappen über den Alpenhauptkamm nach Süden zu fliegen. Wie er dabei auch gemeinsam mit den Waldrappen in der Thermik kreist, um überhaupt eine ausreichende Höhe zu erreichen. Er schildert, wie die Vögel im Wortsinn greifbar nah neben ihm fliegen, und wie das Vertrauen dieser Kreaturen in seine Führung ihm wahre Glücksmomente bescheren.

Walter ist freilich noch viel mehr als nur Zugvogelpapa, sondern ein Gleitschirmpilot durch und durch. In seiner Fliegerkarriere hat er schon alles mögliche gemacht: Drachen- und Gleitschirmfluglehrer, Sicherheitstrainer, Wettkampf- und Testpilot. Es gibt sogar eine Abstieghilfe, die in Insiderkreisen seinen Namen trägt: die Holzmüller-Spirale. Was es damit auf sich hat? Auch das erklärt Walter im Gespräch.

---

Wenn Du Podz-Glitz und den Blog Lu-Glitz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter:

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

---

Musik dieser Folge:

Track: Bird in Hand | Artist: Audionautix

Bird in Hand von Audionautix unterliegt der Lizenz Creative-Commons-Lizenz "Namensnennung 4.0".

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Künstler: <http://audionautix.com/>

---

Jede Folge von Podz-Glitz wird von mir professionell recherchiert, produziert und gut hörbar abgemischt. Damit die Qualität passt, stecke ich freilich auch einiges an Zeit und Arbeit in jede Folge. Das geht in dieser Schlagzahl und Tiefe nicht mehr als reines Hobbyprojekt, sondern will irgendwie finanziert werden. Bist Du dabei?

---

Links:

- Waldrapp-Projekt: <http://www.waldrapp.eu/index.php/de/>
- Website: <https://www.teamholzmueller.com/>
- Facebook-Seite: <https://www.facebook.com/teamholzmueller/>
- Youtube: <https://youtu.be/K-LQbpFkCVE>

## Transcript

[00:00:03] **Walter Holzmüller:** Die

[00:00:07] Vögel haben doch riesen Spaß, sonst würden die nicht so reagieren, sonst würden die nicht neben mir herfliegen und quasi fragen, so, wo geht's jetzt hin? Die Vögel zeigen mir, dass sie Spaß am Fliegen haben und sie beobachten mich auch permanent.

[00:00:36] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Walter Holzmüller und Lucian Haas am Mikrofon. Amy und die Wildgänse ist ein Kinofilm aus dem Jahr 1997. Darin zieht ein Mädchen in Kanada eine Gruppe junger Gänse auf, deren Mutter von Jägern erschossen wurde. Mit einem Motordrachen zeigt sie als Ziehmutter ihnen dann ihren Zugweg in die natürlichen Winterquartiere im Süden der USA. So etwas passiert allerdings nicht nur im Film. Der Österreicher Walter Holzmüller führt seit über zehn Jahren junge Waldrappen fliegend über die Alpen in ihre Wintergebiete in der Toskana. Der Waldrab ist eine gänsegroße Ibis-Art.

[00:01:23] Im Alpenraum war sie schon seit drei Jahrhunderten ausgestorben. Jetzt soll dort wieder eine fürs Überleben ausreichend große Population angesiedelt werden. Und Walter ist der Chefpilot des sogenannten Waldrab-Projekts. In dieser Folge Nummer 67 von Podz-Glidz erzählt der 63-Jährige von seiner Art. Wie er die Jungvögel monatelang daran gewöhnt, seinem Motorschirm-Trike zu folgen, um schließlich in mehreren Etappen über den Alpenhauptkamm nach Süden zu fliegen. Wie er dabei auch gemeinsam mit den Waldrappen in der Thermik kreist, um überhaupt eine ausreichende Höhe zu erreichen. Er schildert, wie die Vögel im Wortsinn greifbar nah neben ihm fliegen und wie das Vertrauen dieser Kreaturen in seine Führung ihm wahre Glücksmomente bescheren.

[00:02:08] Walter ist freilich noch viel mehr als nur Zugvogelpapa. Sondern ein Gleitschirmpilot durch und durch. In seiner Fliegerkarriere hat er schon alles mögliche gemacht. Drachen - und Gleitschirmflugehrer, Sicherheitstrainer, Wettkampf - und Testpilot. Es gibt sogar eine Abstieghilfe, die in Insiderkreisen seinen Namen trägt. Die Holzmüller-Spirale. Was es damit auf sich hat, auch das erklärt Walter im Gespräch. Wenn dir dieser Podcast gefällt, dann kannst du meine Arbeit daran auf unterschiedlichste Weise unterstützen. Du kannst helfen, Podz-Glidz bekannter zu machen. Zum Beispiel via Links auf Social Media oder indem du den Podcast in Gesprächen auf dem Weg zum Startplatz deinen Fliegerfreunden weiterempfehlst. Natürlich kannst du Podz-Glidz und den zugehörigen Blog Lu-Glidz auch finanziell unterstützen.

[00:02:56] Wie du ganz einfach und ohne jede Verpflichtung zum Förderer werden kannst, erfährst du auf der Website von Lu-Glidz. Und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:07] Walter, was ist ein Waldrapp? Ein

[00:03:10] **Walter Holzmüller:** Ibisvogel, der vor ca. 200 Jahren ausgestorben ist. Und mit uns Motorschirm, also mit uns Ultraleichtfluggeräte, jetzt wieder das Zugverhalten gelernt kriegt. Wir fliegen mit die dann in das Wintergebiet

[00:03:35] **Lucian Haas:** in die südliche Toskana. Das heißt, ausgestorben sind die Vögel nicht ganz. Irgendwo lebten sie noch. Aber in unseren Regionen, also wo sie auch mal gelebt haben, Deutschland, Österreich und so, da gab es sie jahrhundertlang nicht mehr.

[00:03:48] **Walter Holzmüller:** Der gilt als ausgestorben, weil es eben weniger als 200 wildlebende Vögel gibt. Deswegen gilt er als ausgestorben. Wie das dann genau ist, kann ich gar nicht sagen. Weil ich da jetzt weniger... Ich bin da mehr so der Pilot, der die Vögel quasi... Der die Route zeigt. Ich bin nicht so bewandert mit den Feinheiten, wie die Vögel leben oder wie das genau mit den Vögeln funktioniert. Wir brauchen ca. 300 migrierende Vögel und haben momentan erst ca. 120. Deswegen wird es das Waldrapp-Projekt noch weitere 7 Jahre

[00:04:35] **Lucian Haas:** geben.

[00:04:38] Faszinierend. Faszinierend finde ich Waldrappe. Die haben ja schon ein ganz besonderes Aussehen.

[00:04:43] **Walter Holzmüller:** Naja, im Ersten. Das Erste, was mich eigentlich fasziniert hat, ist die Aufgabe, diese Vögel über die Alpen und über den Apennin in die südliche Toskana zu führen. Diese Aufgabe ist für mich das wahre Abenteuer. Denn unsere Paragliders, unsere motorisierten Paragliders, sind ja eigentlich nicht so richtig für die Thermik. Und wir fliegen zu 100 % in der Thermik mit der

[00:05:14] **Lucian Haas:** Waldrappe. Waldrappe sind... Also schlagen die kaum mit den Flügeln? Sind das hauptsächlich Thermikflieger dann?

[00:05:22] **Walter Holzmüller:** Naja, der Thermikflug ist notwendig, um in größere Höhe zu gelangen. Denn mit Muskelkraft würde denen vorher die Power ausgehen. Das heißt, die haben dann nicht die Möglichkeit, in große Höhe zu fliegen. Sprich, so 2000-3000 Meter könnten die mit Muskelkraft nicht fliegen. Da brauchen die Thermik dazu. Aber das ist ähnlich bei den Störchen und bei den Adlern. Das ist, glaube ich, ganz ähnlich. Die sind auch zu faul, um richtig mit Muskelkraft Höhe zu machen. Die suchen auch lieber

[00:06:01] **Lucian Haas:** die Thermik auf. Aber um das jetzt mal richtig zu verstehen. Erstmal, du fliegst mit einem Motorschirm bzw. du fliegst mit einem Motor-Trike. Vor diesen Waldrappen her und zeigst ihnen im Grunde die Richtung, wo sie hinfliegen müssen. Oder wie hat man sich das vorzustellen?

[00:06:16] **Walter Holzmüller:** Naja, das stellt man sich so vor, dass die Vögel trainiert werden. Das heißt, die müssen einmal ans Fluggerät gewohnt werden. Und die müssen auch das Bedürfnis haben, mir zu folgen. Und beides wird im Training gemacht. Die Hauptfigur dabei ist die Ziehmutter. Das heißt, es gibt bei diesem Waldrapp-Projekt zwei Ziehmütter, die die Vögel trainieren. Und Mitte August ist es dann soweit, dass die Vögel Spaß daran haben, mit dem Motorschirm mitzufliegen. Und wir versuchen dann eben, die Vögel in den Süden zu locken oder zu begeistern.

[00:07:05] Denn das ist wie im Demo. In den meisten Trainings, die Belohnung ist dann das Futter. Das heißt, die Vögel, wenn die brav mitfliegen, gibt es gutes Futter am Abend.

[00:07:18] **Lucian Haas:** Aber wie kriegt man überhaupt so einen Vogel dazu, einem Motorschirm hinterherzufliegen? Der ist laut, der ist lärmend, der sieht überhaupt nicht aus wie ein Waldrapp und sowas. Wie funktioniert sowas? Jaja, mit Training.

[00:07:33] **Walter Holzmüller:** Wir trainieren meistens so drei bis fünf Mal in der Woche. Mit den Vögeln ab Juni. Das heißt, die Vögel schlüpfen Anfang April. Und ab Juni werden die Vögel dann trainiert ans Fluggerät. Und dabei ist es natürlich wichtig, dass die Vögel auch Spaß haben. Sonst würde es ja nicht gut funktionieren.

[00:07:57] **Lucian Haas:** Training heißt aber, wenn du sagst, im Juni fangt ihr an mit dem Training. Du bist dann auch immer dabei. Kommst mit deinem Trike dahin. Und fährst dann mal zwischen. An den Vögeln auf und ab. Damit die den Motor überhaupt mal gehört haben. Oder wie läuft sowas?

[00:08:12] **Walter Holzmüller:** Ja genau, so machen wir das. Wir machen zuerst einmal Training. Die Vögel werden zuerst einmal an das Geräusch gewöhnt. Auch an den Schirm natürlich. Und später starten wir nur 50 Meter weit. Und dann haben die Vögel Zeit. Um nachzukommen. Auch zu Fuß. Oder schon ein paar kleine Hüpfen. Und so wird das immer weiter ausgedehnt. Bis wir dann im Training schon 90 Kilometer Flüge absolvieren.

[00:08:51] **Lucian Haas:** Das sind einfach Rundflüge, die ihr dann macht?

[00:08:53] **Walter Holzmüller:** Genau. In verschiedenste Richtungen. In verschiedenste Höhen. Wir versuchen das Trainingsprofil so anspruchsvoll wie möglich zu machen. In den letzten Tagen. Weil bei der Migration geht es ja dann gleich einmal über die Alpen. Wie zum Beispiel heuer über das Pfitscherjoch. Und da brauchen wir dann weit über 2000 Meter. Das ist ja dann hochalpin. Und da müssen wir dann die Vögel begeistern, uns

[00:09:23] **Lucian Haas:** zu folgen. Du hast gerade gesagt, es geht auch vor allem darum, Thermik zu fliegen. Können die Waldrappe denn das von Natur her? Oder musst du ihnen mit deinem Motorschirm arbeiten? Kannst du auch noch zeigen, wo die Thermik steht? Und dass man in einer solchen Thermik tatsächlich kreisen muss, um nach oben zu kommen? Ganz

[00:09:41] **Walter Holzmüller:** so schwierig ist es nicht. Das heißt, die Lust am Thermikfliegen, die ist schon gleich einmal da. Aber man muss den Vögeln im Training dann schon auch die Zeit geben. Beziehungsweise wir versuchen dann die Vögel in diesen Thermikkreisen dann auch noch zu bestätigen. Und das dann noch unterstützen. Das heißt, je mehr der Vögel dann Thermik fliegt, umso einfacher ist es dann in der Migration dann Höhe zu machen. Aber grundsätzlich würde das schon von sich aus auch machen.

[00:10:16] **Lucian Haas:** Du hast in diesem Jahr, wenn ich es richtig gelesen habe, schon zum zwölften Mal solche Waldrappe über die Alpen geführt.

[00:10:23] **Walter Holzmüller:** Ja, ja.

[00:10:24] **Lucian Haas:** Wie ist das eigentlich ursprünglich dazu gekommen, dass du zum Chefpiloten für diese Migrationsanleitung geworden bist?

[00:10:31] **Walter Holzmüller:** 2006 hat mich der Projektleiter angerufen. Ob ich mein Fluggerät vorstellen möchte. Denn die sind auf der Suche nach einem Fluggerät, das die Geschwindigkeit von 40 km/h auf Dauer fliegen kann. Doppelsitzig. Und ich wusste damals schon, aha, 40 km/h doppelsitzig zu fliegen, das schafft nur ein Helikopter auf Dauer. Oder eben mein Motorschirm-Trike. Weil ich damals schon diesen Spezialschirm von Nova hatte, der eine Übergröße, eine sehr, sehr große Übergröße hatte.

[00:11:17] Und zwar diese 50 Quadratmeter. Das ist halt für einen Paraglider schon äußerst groß. Und wir hängen dann 390 kg rein. Und dann fliegt das Ding in der Thermik. Wunderschön. Also vorausgesetzt natürlich, dass das Handling auch noch gut ist. Und in diesem Falle ist das Handling gut. Wir können da ähnlich wie ein normaler Paraglider die

[00:11:44] **Lucian Haas:** Thermik nutzen. Warum hattest du damals schon so einen großen Motorschirm? Also wofür hattest du diese große Fläche? Was war die Idee dahinter?

[00:11:55] **Walter Holzmüller:** Naja, die Idee, glaube ich, war eigentlich ein bisschen ein Irrtum. Und zwar der Hannes. Hannes und ich wollten einen Motorschirm bauen. Also Hannes heißt Hannes Papesch. Hannes Papesch, genau. Der wollte einen Motorschirm bauen mit 44 Quadratmetern. Und wie dann der Schirm, der Prototyp, gekommen ist, haben wir gesehen, der ist riesengroß. Der ist ja viel, viel größer als was eigentlich der Plan war. Und dann ist das Ding halt schon geflogen. Wir haben dann noch ein paar Kleinigkeiten. Verändern müssen, dass er dann auch sicher genug war. Also ich kann mich noch erinnern, dass er ein ganz schlechtes Einglaubverhalten gehabt hat.

[00:12:42] Und vom Handling her war es halt auch ein großer Anspruchsfall, das Ding halt in die Richtung zu bringen, weil man es halt braucht zum Thermikfliegen. Und das ist uns dann gelungen. Und in dieser Zeit hat dann der Johannes, Johannes Fritz angerufen, der Projektleiter vom Waldrapp-Team, und fragt mich, ob ich mir ein Fluggerät vorstellen möchte. Und ich denke mir, naja, der hat halt gehört davon, dass wir so etwas Besonderes haben. Dann sage ich ihm, am Montag hätte ich Zeit. Sagt er, nein, am Montag ist schon ein anderer da. Sag ich, wer kommt denn gleich? Na, aus Oberösterreich einer. Ah, sag ich, der Hans. Ja, sagt er, der Neudorfer Hans.

[00:13:29] Dann habe ich gleich, weißt du, ich kenne die Szene und habe gleich gewusst, der kann mit den 32 Quadratmetern auf keinen Fall so langsam fliegen. Am Dienstag war dann ein anderer da aus der Steiermark. Den habe ich auch gekannt. Und am Donnerstag bin ich dann dran gewesen, mein Gerät vorzustellen. Und dann sind wir geflogen mit Waldrappe, mit Älteren. Und das hat gleich gut funktioniert. Und ich habe dann den Johannes gefragt, na, hat das irgendeiner geholfen? Und er hat gesagt, nein, das hat keiner geschafft, die Geschwindigkeit. Nämlich diese langsame Geschwindigkeit zu fliegen wie die Waldrappe, nämlich mit 40 km/h. Sagt er, nein, das hat keiner geschafft. Also die waren alle zu schnell. Ja, und so habe ich dann nicht nur mein Fluggerät zur Verfügung gestellt für das Projekt Waldrappe, sondern auch meine Leistung seit 2006.

[00:14:30] Also 2007 sind wir dann die erste Migration geflogen.

[00:14:34] **Lucian Haas:** Heißt das aber, dass du eigentlich seitdem jeden Sommer einen Großteil deiner Flugzeit oder auf gewisser Weise den Waldrappen zur Verfügung stellst? Weil du musst sie ja erst trainieren, du musst mit ihnen fliegen. Und erst am Ende im August fliegst du dann wirklich die große Migration, wo es dann heißt, jetzt fliegen wir halt von Österreich aus bis in die Toskana.

[00:14:55] **Walter Holzmüller:** Ja, genau, genau. Naja, das Training teilen wir uns normalerweise. Der Projektleiter und ich, der fliegt auch ein zweites, gleiches Fluggerät. Also auch einen Exciter mit Nova Big Max.

[00:15:11] Und heuer hat er aber einen Schlüsselbeinbruch gehabt mit dem Mountainbiken. Und jetzt habe ich das ganze Flugtraining machen dürfen. Also komplett von Anfang an bis zum Schluss. Das war ganz okay, weil wir dann den Start in Seekirchen gemacht haben. Da habe ich dann nicht so weit zum Fahren gehabt. Das war dann vom Aufwand her nicht ganz so groß.

[00:15:39] **Lucian Haas:** Und wenn dich dann jetzt einer fragt, was bist du von Beruf, dann sagst du Vogeltrainer.

[00:15:44] **Walter Holzmüller:** Nein, nein, ich bin eigentlich Paraglider von Grund an. Habe aber auch beim DULF, dem Deutschen Ultraleichtverband, einen Job in der Technik und auch im Ultraleichtbereich, also in der Flächenfliegerei. Da bin ich jetzt eigentlich ein bisschen flexibel. Also alles bis 600 Kilo, außer Gyrocopter oder Hubschrauber, fliege ich nicht. Gyrocopter und Hubschrauber bin ich schon, also Gyrocopter bin ich schon geflogen, aber das hat mir nicht so viel Spaß gemacht. Ich bin mehr so der Thermikflieger. Ich muss ein bisschen die Luft spüren.

[00:16:31] **Lucian Haas:** Über deine anderen Flugabenteuer und das verschiedenste, was du da alles fliegst, kommen wir vielleicht gleich nochmal zu sprechen. Lass uns nochmal kurz bei den Waldrappen bleiben. Wie gefährlich ist das eigentlich auch für die Vögel? Ich meine, du bist da mit einem motorisierten Schirm mit Luftschauber unterwegs. Hat es da auch schon mal brenzlige Situationen gegeben? Dass die dir vielleicht zu nahe gekommen sind? Ja, ja, hat es gegeben.

[00:16:57] **Walter Holzmüller:** Die kommen nämlich minütlich zu nahe. Das heißt, da muss man irrsinnig aufpassen, weil die Vögel ja gelernt kriegen, dass sie keine Angst haben vor dem Schirm und auch nicht vor dem Trike. Und jetzt ist eigentlich überhaupt kein Respekt vor den Leinen vom Schirm da und auch nicht. Und es wäre auch kein Respekt vor dem Propeller. Den Propeller haben wir geschützt mit einem rundum Käfig und Netz. Das heißt, da kann eigentlich kein Vogel rein. Aber die Leinen vom Gleitschirm sind noch frei und die kann man jetzt eigentlich nicht so schützen. Da passiert es dann schon hin und wieder, also heuer noch nicht.

[00:17:44] Aber es ist schon passiert, dass sich die Vögel in den Leinen verhängen und dann stolpern sie so durch und kommen hinten wieder raus und müssen dann wieder einen Neustart machen. Nein, Spaß! Also die stolpern da einfach. Aber es ist auch schon passiert, dass ein Vogel sich mit den Füßen in den Leinen verhängt hat und dann hat man dann entweder landen müssen oder auch im Flug dann den Pilotensitz verlassen und den Vogel da oben rausholen. Haben

[00:18:19] **Lucian Haas:** wir auch schon gemacht. Pilotensitz verlassen heißt, du stellst dich in deinem Trike hin, um den da rauszuholen? Ja, ja. Ist das nicht auch für dich dann super gefährlich? Nein,

[00:18:31] **Walter Holzmüller:** das Ding fliegt ja sehr stabil. Das heißt, das muss man sich ja so vorstellen, dass die Einglaubefahr etwas kleiner ist wie im normalen Schirm. Und dadurch kann man ruhig einmal die Steuerleinen auslassen, einmal für zwei Minuten, sofern die Bedingungen einigermaßen ruhig sind. Und den Reisegashebel, den stellt man auch auf Steigen oder auf Nullschieber. Und dann kann man ruhig einmal ein paar Minuten weg vom Platz sein, also weg vom Pilotensitz sein. Das Ding fliegt dann alleine sehr stabil.

[00:19:13] **Lucian Haas:** Aber du bist nicht in irgendeiner Weise noch gesichert dabei, sondern du...? Nein, dann nicht. Du kletterst dann da quasi in deinem Trike einfach herum?

[00:19:22] **Walter Holzmüller:** Ja, so darf man das jetzt nicht sehen. Also ich steige halt dann auf die Pilotensitzfläche oder auch noch auf so eine Strebe. Aber ich muss mich da nicht ganz weit rauslehnen oder so. Nein, das ist nicht so schlimm.

[00:19:41] **Lucian Haas:** Auf der Projektseite waldrab.eu habe ich gelesen, du hättest gerade in diesem Jahr nach einem Trainingsflug gesagt, diese Vögel seien dir unheimlich. Warum? Weil die Vögel so dermaßen

[00:19:56] **Walter Holzmüller:** gut geflogen sind wie noch nie eigentlich. Wir haben kein einziges Mal einen Start abbrechen müssen. Wir haben kein einziges... Also wir haben jedes Vorhaben, jedes Training haben wir gemacht, ohne dass uns die Vögel...

[00:20:20] gezwungen haben, Plan B oder außerplanmäßig zu trainieren oder ein Training abubrechen. Die Vögel waren einfach immer dabei, wie wenn die so perfekt trainiert oder dressiert sind. Also die haben wirklich keinen Ärger gemacht, haben alles gemacht, was wir wollten.

[00:20:45] Und dass die Vögel so perfekt mitfliegen, das habe ich mir nie vorstellen können. Das war mir bis jetzt... Da habe ich nie daran gedacht, dass es möglich ist, dass Vögel so gut funktionieren.

[00:21:01] **Lucian Haas:** Woran liegt das, dass das in diesem Jahr so gut war? Also habt ihr, wenn du das jetzt schon zwölf Jahre gemacht oder schon zwölf Mal gemacht hast und seit 2007 immer dabei bist, vielleicht habt ihr auch viel mehr Erfahrung gewonnen mit der Zeit, sodass du sagst, mein Training jetzt funktioniert viel besser als das, was ich vor zehn Jahren gemacht habe.

[00:21:18] **Walter Holzmüller:** Ja, ja, ja, das schon. Aber ich denke, an erster Linie wird es an den Ziehmüttern liegen. Das heißt, das Training von den Ziehmüttern, das wird das Um und Auf sein. Aber an was es dann genau liegt, das wissen wir auch nicht. Da haben wir auch schon gerätselt. Aber ganz sicher liegt es irgendwie an den Ziehmüttern, die halt das Training so perfekt machen.

[00:21:47] **Lucian Haas:** So perfekt gemacht haben. Nun hast du auch gesagt, zum Überfliegen der Alpen. Du bist in diesem Jahr am Ende des Zillertals rübergesprungen auf die Süd... Ja, genau, über das Pfitzschjoch. Bis auf 2800 Meter aufgedreht, habe ich da gelesen. Und gerade dieses Aufdrehen finde ich jetzt eine spannende Geschichte, weil normalerweise, wenn man Motorschirmpiloten trifft, denen ist eigentlich überhaupt das Thermikkurbeln ja noch nicht sehr geläufig. Und inwieweit kann man mit einem solchen Motor-Trike überhaupt vernünftig Thermik fliegen? Naja,

[00:22:24] **Walter Holzmüller:** das ist ja der Grund, weil ich halt von Grund auf immer Thermik begeistert war. Und durch die viele Jahre Wettbewerbe bin ich halt eigentlich mit der Thermik groß geworden. Und für mich ist jetzt der Umstieg auf dieses Motorschirm-Trike dann doch nicht so ein großer Sprung. Freilich würde ich in der Thermik lieber einen Paraglider fliegen ohne Motorisierung, ohne Schwerm-Trike dran. Aber wenn man sehr viel fliegt, ist man das auch irgendwann einmal gewohnt und man fühlt sich dann ein bisschen verschweißt mit seinem Fluggerät. Außerdem hat man eh keine Zeit. Wenn man die Vögel dabei hat, hat man keine Zeit ans Fliegen zu denken.

[00:23:12] Man macht das einfach.

[00:23:13] **Lucian Haas:** Das heißt, das ist wirklich, du guckst nur nach den Vögeln, und der Rest Fliegen ist reines Bauchgefühl? Ja, genau, genau.

[00:23:21] **Walter Holzmüller:** Also ich schau nur, dass man die Vögel mit etwas Abstand zu den Leinen, das sind so in der Regel reichen 20 cm Abstand, das reicht schon. So nahe fliegen die Vögel in der Regel an den Leinen oder am Schirm oder auch an mir. Das ist ganz, also die Gefahr zu mir ist ja überhaupt keine. Die Gefahr jetzt zum Trike auch wenig. Da gibt es immer wieder mal einen Anstoß, hauptsächlich ans Bugrad oder an meinen Oberschenkel. Aber wenn die Vögel eben mit den Leinen kollidieren, das ist dann gefährlich. Und da versuche ich dann einen Abstand von, ich sage jetzt mal mindestens 20 cm

[00:24:05] oder in der Thermik natürlich dann noch sehr viel mehr, weil da kommt dann ein bisschen Unruhe rein. Also in der Thermik, wenn wir fliegen, dann passiert schon einmal das einfach, dass der Vogel ausbricht und gegendreht. Und dann wird es kompliziert, wenn die Vögel nicht alle in eine Drehrichtung drehen.

[00:24:25] **Lucian Haas:** Wie gut sind die Waldrappe beim Thermikfliegen? Kurbeln die dich regelmäßig aus? Zum Schluss der

[00:24:30] **Walter Holzmüller:** Migration ja, aber am Anfang und ganz lang in der Migration nicht. Also das heißt, die brauchen schon eine Zeit, bis die dann richtig gut werden. Das

[00:24:42] **Lucian Haas:** heißt, die lernen dann auch aus der Erfahrung. Nun ist du jetzt mit deinem Motortrike, wo du sagst 50 Quadratmeter Schirm, der hat ja auch eine ordentliche Spannweite und wahrscheinlich auch einen relativ großen Drehradius, mit dem der überhaupt diese Thermiken fliegen kann. Kurbeln die Waldrappe dann viel enger oder folgen die einfach deiner Art, also dem, was du da vorgibst?

[00:25:08] **Walter Holzmüller:** Das weiß ich nicht, ob die Vögel sich da auch nach mir orientieren, aber wir haben ungefähr so die gleichen Radien. Also der Schirm dreht relativ eng und je besser die Thermik, je besser die Steigwerte, umso enger kann man dann drehen und dann sind die, also das ist sehr harmonisch. Also ich denke, mit anderen Gleitschirmfliegern zu fliegen ist ganz ähnlich wie mit den Waldrappen. Also da ist kein richtiger Unterschied. Die Drehgewohnheiten sind ganz ähnlich.

[00:25:49] Der Radius oder der Kreisdurchmesser ist nicht viel anders wie bei dem Paraglider. Hast du

[00:25:57] **Lucian Haas:** dann beim Motorfliegen auch ein piepsendes Vario dabei?

[00:26:00] **Walter Holzmüller:** Ja, ich hätte schon eins dabei, aber da mir die Vögel ohne dies auch, also da ich mich beim Thermikfliegen dann eh an die Vögel orientiere, und meistens fliegen wir ja auch in Hangnähe, also wo wir den Gletscher neben uns gehabt haben, übers Pfitscherjoch zum Beispiel, da ist das Fliegen ohne Vario, da komme ich gar nicht auf die Idee, dass ich es einschalte. Aber wenn wir im freien Gelände Thermik kreisen, dann schalte ich es ein, weil das habe ich immer dabei und dann ist es schon große Hilfe.

[00:26:40] **Lucian Haas:** Inwieweit helfen dir dann auch die Vögel im Gegenzug quasi auch beim Thermikfliegen? Fliegen die auch manchmal voraus und dann siehst du die schon kreisen und sagst du, okay, dann steige ich jetzt da mit denen ein und dann folgen die mir wieder? Ist das so ein

[00:26:53] **Walter Holzmüller:** Wechselspiel auch? Nein, ganz im Gegenteil. Die Vögel sind eher abwartend. Das heißt, wenn wir Auftritt haben, dann drehen die Vögel meistens dann noch länger und ich fliege dann schon fort. Und die Vögel kommen dann eher nach. Also die sind dann eher so immer die Passiven, was dann eher später dann wegfliegen. Aber das liegt vielleicht auch an dem, dass ich versuche, die Kilometer abzuspuhlen, die wir ja im Programm, also wir haben ja eine Aufgabe zu bewältigen und dann würden die Vögel sehr schnell einmal zum Trödeln beginnen. Und dann versuche ich dann wieder weiter zu fliegen.

[00:27:41] Und die Vögel machen noch ein, zwei Kreise und fliegen dann auch nach.

[00:27:47] **Lucian Haas:** Wie viele Kilometer ist das insgesamt, die Strecke, die ihr da zurücklegt, so ungefähr?

[00:27:52] **Walter Holzmüller:** Naja, das sind 800 bis 900 Kilometer, je nachdem, wo wir starten. Heuer waren es nur 800 Kilometer. Und wie viele Etappen oder wie viele Tage braucht ihr dafür? Fünf Etappen. Und gebraucht haben wir heuer zwei Wochen. Vierzehn oder

[00:28:08] **Lucian Haas:** fünfzehn Tage. Das heißt, fünf Etappen. Das heißt aber, es sind immer Tagesetappen. Das heißt, ihr wart 15 Tage unterwegs, aber davon waren dann zehn Tage, wo ihr irgendwo schlechtes Wetter aussitzen musstet. Nein, nicht

[00:28:21] **Walter Holzmüller:** schlechtes Wetter. Zuerst einmal wird ein Tag Pause gemacht, damit die Vögel wieder fit werden. Die Kräfte kommen dann. Ja, genau. Und dann haben wir in Brixen einen Nordföhn gehabt, wo wir zwar einen Versuch gestartet haben ohne Vögel, ob es nicht doch zu starten geht, was man dann eindeutig gesehen hat, das geht nicht, denn der Nordföhn hätte uns ja mit großer Geschwindigkeit in Richtung Süden getragen, aber es war dann doch zu turbulent und zu starker Wind, dass wir dann nicht gestartet sind. Also so. So versuchen wir halt, möglichst günstigen Wind zu nutzen.

[00:29:12] Aber wenn dieser günstige Wind dann zu stark ist, dann bleiben wir schon einmal am Boden und nehmen dann einen Tag, wo es weniger Unterstützung gibt. Oder auch zur Not leichter Gegenwind wird auch

[00:29:29] **Lucian Haas:** geflogen. Dann seid ihr irgendwann nach 14 Tagen oder 15 Tagen in der Toskana angekommen. Ja. In der Zielregion, in einem Naturschutzgebiet, wo ihr dorthin fliegt. Wie geht es dann weiter? Packst du dann dort deinen Trike einfach ein, damit die nicht dir wieder hinterherfliegen, wenn du zurückfliegst? Oder sagst du, nö, das ist egal, ich kann von dort aus auch starten und fliege dann letzten Endes über die Alpen genauso wieder zurück?

[00:29:53] **Walter Holzmüller:** Nein, ich habe mein Fluggerät, mein Trike hat eine Anhängerzulassung. Das heißt, es kommt dann hinten am Wohnmobil an die Anhängerkupplung mit einem Kennzeichen und Lichtbalken. Und dann ein Persenning drauf und dann wird das wieder nach Hause gezogen. Also ich muss diese Strecke, ich fliege diese Strecke

nur einmal mit den Vögeln. Und die Vögel werden dann weiter betreut, wo ich dann damit nichts mehr zu tun habe. Ich bin eigentlich nur dann mit den Vögeln zusammen, wenn es ums Fliegen geht.

[00:30:28] **Lucian Haas:** Und wie ist das für dich, emotional mit den Vögeln zu fliegen? Ja. Welche Gefühle entwickelst du dabei? Die große

[00:30:34] **Walter Holzmüller:** Begeisterung sage ich immer. Wenn wir nach dem Starten fliegen, fliege ich ganz, ganz langsam. Und weit weniger als 20 km/h, um den Vögeln möglichst schnell zu ermöglichen, dass sie aufschließen. Und wenn die dann bei mir sind und sie gucken mich an und fragen quasi so, wo geht es jetzt hin oder was machen wir jetzt? Das ist ein Gefühl, wo ich einmal weiß, es passt jetzt alles. Es ist alles gut. Ich habe alles richtig gemacht. Und zum anderen natürlich, Mensch, die Vögel haben doch riesen Spaß. Sonst würden die nicht so reagieren. Sonst würden die nicht neben mir herfliegen und quasi fragen, so, wo geht es jetzt hin?

[00:31:24] Alter, fliegen wir heute wieder? Weißt du, was ich meine? Die Vögel zeigen mir, dass sie Spaß am Fliegen haben. Und sie beobachten mich auch permanent.

[00:31:38] **Lucian Haas:** Reagieren die auch? Also hast du manchmal auch unterschiedliche Stimmungen, wo du merkst, die Vögel reagieren da drauf? Ob die sehen, ob du jetzt auch an dem Tag Spaß hast oder nicht?

[00:31:46] **Walter Holzmüller:** Nein, nein, nein, nein, nein. Das glaube ich weniger. Also für mich ist jeder Tag ein ganz, ganz großer emotionaler, ganz, ganz großer Tag. Also ich glaube nicht, dass ich irgendwann einmal schlecht aufgelegt war an einem Flugtag. Also für mich ist Fliegen mit den Vögeln immer wie Weihnachten. Ostern und weiß ich nicht was zusammen. Also ich bin da immer ganz, ganz groß.

[00:32:14] Da gibt es kein Tief oder da gibt es kein Kopfweh, da gibt es auch kein Bauchweh. Da ist einfach nur die Welt 100 Prozent in Ordnung.

[00:32:25] **Lucian Haas:** Nutzen wir mal diesen Punkt für einen kleinen Themenwechsel. Du sagst, mit dem Fliegen, mit den Vögeln, da ist deine Welt in Ordnung. Nun ist aber deine Fliegerwelt, hat ja auch noch eine lange Vorgeschichte. Eigentlich davor. Und du hast schon ungeheuer viel erlebt, auch zu anderen Zeiten. Wenn ich es richtig gelesen habe, hast du ja schon 1980 angefangen mit dem Drachenfliegen. Auch relativ bald kam dann auch das Gleitschirmfliegen hinzu. Wie kam das eigentlich damals, die Geschichte? Wie fing das bei dir an? Das Drachenfliegen vom Verein.

[00:32:57] **Walter Holzmüller:** Ich bin beim Judo-Club gewesen und der Trainer fragte, wollen wir nicht oder bist du dabei? Wir machen Fallschirmspringen. Im Urlaub sage ich, ja, bin ich dabei. Fallschirmspringen wurde aber nichts. Jetzt haben wir einen Hängegleiter-Grundkurs gemacht.

[00:33:16] Und von da weg an ist das Fliegen für mich eine wichtige Sache geworden. Anfangs nur, dass ich mir ein eigenes Fluggerät gekauft habe, damit ich überhaupt meinen ersten Höhenflug habe machen können. Und so nimmt halt eins nach dem anderen seinen Lauf. Und Wettbewerbe habe ich deswegen angefangen, weil ich lernen wollte. Ich wollte gut werden. Nicht unbedingt gut, aber ich wollte dazulernen. Und das habe ich gewusst, das kann man am besten, wenn man sich mit anderen Piloten misst im Wettbewerb. Das war eigentlich so der Beginn oder meine große Motivation im Wettbewerb.

[00:34:04] Beim Dolomitenmann zum Beispiel. Da hat mir deswegen so gut getaugt, weil ich ein ganzes Jahr auf diesen Dolomitenmann auch körperlich hin trainiert habe. Weißt du, wenn jetzt beim Dolomitenmann ja auch laufen und schnell starten musst. Ich habe angefangen mit Schnellstarts vom Schirm im Rucksack drinnen bis zum Abheben der Füße in nahe zwei Minuten. Ja, das ist ja Wahnsinn. Und ich habe es dann geschafft. Ich habe es geschafft in weit unter 30 Sekunden. Also vom Schirm im Rucksack bis zum Abheben der Füße habe ich weniger als 30 Sekunden gebraucht. Und solche Sachen machst du halt im Wettbewerb.

[00:34:49] Und auf sowas würdest du nie im zivilen Leben kommen. Nur einmal den Start, die Startgeschwindigkeit zu trainieren oder auch das Laufen war für mich dann auch wichtig. Und für mich ist es die große Motivation gewesen, hauptsächlich der Dolomitenmann, mich jedes Jahr fit zu halten. Bist du

[00:35:13] **Lucian Haas:** ein ehrgeiziger Mensch? Nein, nein, ganz und gar nicht. Das heißt, diese Wettbewerbsfliegerei, die du dann auch schon früh betrieben hast, wie du sagst, war für dich wirklich nur hauptsächlich diese Lerngeschichte, das, was dich daran so fasziniert hat?

[00:35:27] **Walter Holzmüller:** Ja, ich kann nirgendwo so viel lernen wie im Wettbewerb. Ja. Ich habe auch später beim Segelfliegen, habe ich diesen Wettbewerb nicht, oder habe ich den nicht gebraucht, weil ich einen Fluglehrer gehabt habe, der mir irrsinnig viel gezeigt hat und auch, der hat mir irrsinnig viel gelernt, auch Jahre nach meiner Ausbildung im Segelflug. Habe ich mit dem immer noch Kontakt gehabt und habe dann halt angefangen, diese Segelkunstflug-Ausbildung zu beginnen. Aber ich habe die nach drei Jahren, nach zweieinhalb Jahren, hat er mir gesagt, ich soll jetzt endlich einmal die Prüfung machen, die mir aber gar nicht wichtig war.

[00:36:12] Mir war das Fliegen mit meinem Fluglehrer, war mir wichtiger als die

[00:36:18] **Lucian Haas:** Lizenz. Jetzt hast du gerade gesagt, Segelfliegen tust du auch. Ja. Wo hast du denn jetzt überall alles einen Flugschein? Angefangen hat es mit Drachenfliegen, wie du sagst. Ja. Dann kam Gleitschirmfliegen dazu. Dann hast du einen Segelflugschein. Dann fliegst du Motorschirm. Ja. Und wenn ich das vorhin richtig verstanden habe, eigentlich alles bis 600 Kilo, was nicht Hubschrauber auf gewisse Weise ist. Ultraleicht, genau.

[00:36:39] **Walter Holzmüller:** Ultraleicht, ja. Ja, Segelflug,

[00:36:42] **Lucian Haas:** Fallschirmspringen. Welche Spielart dieser Fliegerei gefällt dir eigentlich persönlich am besten oder am meisten?

[00:36:50] **Walter Holzmüller:** Ja, das ist eine gute Frage. Ich habe immer oder gerade jetzt in letzter Zeit immer wieder gesagt, wenn ich alles aufhören müsste, was ich an Flugsport mache, nur eines dürfte mir gelten, dann würde ich das Paragliden nicht aufhören. Das ist mir das Wichtigste. Obwohl mir schon die anderen Flugarten auch sehr viel Spaß machen. Das Segelfliegen oder Ultraleicht, das ist schon auch irrsinnig schön, aber

[00:37:23] **Lucian Haas:** das Paragliden ist das Größte. Warum? Also was ist so faszinierend am Paragliden? Und meinst du damit das thermische Paragliden oder auch Motorschirmfliegen? Na, das thermische

[00:37:33] **Walter Holzmüller:** Paragliden, ja. Auch Motorschirm ist für mich faszinierend. Auch die Technik, ja. Ich habe eine kleine Werkstätte zu Hause und da gefällt mir gut, dass immer wieder mal was kaputt geht. Und ich mir, wie soll ich sagen, das ist lauter filigranes Zeug. Ich sage immer, ein Honda Rasenmäher ist ein viel... ist viel höherwertig als unsere Fluggeräte, die wir fliegen. Weißt du, was ich meine? Ich habe speziell ein Honda Rasenmäher gesagt, weil das einfach die Königsklasse vom Rasenmäher ist, sage ich mal. Aber das hat viel mehr Qualität als das Zeug, was wir so fliegen.

[00:38:19] Und das macht auch den Reiz an dem motorisierten Schirmfliegen oder auch an dem Ultraleichtfliegen, weil es doch nicht alles so perfekt

[00:38:32] **Lucian Haas:** ist. Also es ist immer noch ein bisschen Abenteuer dabei. Ja, genau. Gleichzeitig hast du gerade gesagt, aber das thermische Gleitschirmfliegen ist trotzdem so, ich nenne es mal so für dich, die Königsklasse auf gewisse Weise. Ja, korrekt. Warum? Also was ist gerade da für dich das Faszinierende? Naja, die

[00:38:48] **Walter Holzmüller:** Herausforderung, die Thermik. Ich habe auch immer gesagt, da muss ich jetzt ein bisschen ausholen. Ich habe immer gesagt, dass man die Abendthermik, da wo es dann großflächig ein leichtes Steigen gibt, das ist das, was mir am wenigsten gefällt. Am besten gefällt mir die erste Thermik um 9 Uhr morgens, wo man richtig gut und eng zentrieren muss, dass man da eben diese Thermik nützt, um Höhe zu machen zum Beispiel, um wieder reinzulanden. Das ist auch was. Top landen. Das ist für mich auch eine schöne große Sache. Und aus dem Grund ist für mich dieses Thermikfliegen in der ersten Thermikstunde am liebsten und nicht in der letzten, wo jeder oben

[00:39:42] **Lucian Haas:** bleiben kann. Weißt du, was ich meine? Das heißt, dich faszinieren immer diese technischen, also flugtechnischen Herausforderungen, wo man ein ganz besonderes, spezielles Gefühl haben muss oder wo man eben auch wissen muss, wie bringt man vielleicht den Schirm an die Grenze des Strömungsabrisses, aber dass man weiß, damit kann ich jetzt gerade noch diese kleine enge Thermik in irgendeiner Weise noch auskurbeln. Und das dann eben

dieses Spiel. Ja,

[00:40:05] **Walter Holzmüller:** dieses Spiel, genau. Und beim Segelfliegen war es das Gleiche. Mich hat es einmal, wenn es einmal am späten Nachmittag richtig gut gegangen ist, dann hat es mir gar nicht mehr getaugt. Aber ich wollte immer der Erste sein, der rausgeht und dann auch oben. Und oben zu bleiben. Das war mir immer wichtig. Der Erste zu sein, der in der Luft bleiben kann. Ohne Motorisierung, nur in der Thermik.

[00:40:31] **Lucian Haas:** Gerade wenn es um das Erste geht. Du hast auch 2003 mal schon an der ersten Edition der Red Bull X-Alps teilgenommen, habe ich gelesen. Ja. Man munkelt, das sei deine Hochzeitsreise gewesen. Ja, richtig. War das wirklich so?

[00:40:44] **Walter Holzmüller:** Ja, das war meine Hochzeitsreise, genau.

[00:40:47] **Lucian Haas:** Und wie fand deine Frau dieses Abenteuer?

[00:40:50] **Walter Holzmüller:** Naja, genau wie ich, weil wir ja gemeinsam aktiv waren. Meine Frau hat mich ja gecoach, also die

[00:40:59] **Lucian Haas:** war ja mit dabei. Also die war dein Supporter oder Supporterin in dem Fall. Ja, genau. Aber fand die das auch als Hochzeitsreise toll? Oder hat die gesagt, na gut, jetzt habe ich diesen flugverrückten Mann geheiratet, jetzt muss ich ihm halt auch auf diesen Red Bull X-Alps folgen.

[00:41:14] **Walter Holzmüller:** Nein, nein, da waren wir uns ganz einig. Also da waren wir uns 100 Prozent einig. Das war schon auch ihre, das war uns allen wahrscheinlich gleichwertig. Was hat dich damals an dieser Aufgabe so fasziniert? Naja, ich wollte einmal wissen, wie das geht, dass man nur laufen, wie lange läuft man, habe ich nicht gewusst. Und wie geht das mit den Füßen, mit den Schuhen, das ist ja auch ein langer Prozess, dass du weißt, wie müssen deine Schuhe ausschauen, was brauchst du für Schuhe zum Beispiel. Oder wie taktierst du, wie lange gehst du, wie wenig Schlaf braucht man, das habe ich alles nicht gewusst.

[00:42:06] Und was mich dann auch noch ganz groß begeistert hat, dass man, wenn man so um 2 Uhr nachts am Berg raufläuft. Ja. Und in Verbier, da sind irgendwie 2000 Meter zu machen gewesen fast. Und da war mir die Zeit völlig egal. Weißt du, die Zeit spielt dann auf einmal überhaupt keine Rolle mehr. Du gehst und es ist eigentlich ziemlich egal, ob du jetzt noch 3 Stunden gehst oder ob du noch 5 Stunden am Berg rauf gehst. Das ist dir ziemlich egal. Und diese Erfahrung zu machen, das war für mich auch ganz eine tolle Erfahrung. Das war ganz

[00:42:50] **Lucian Haas:** ein tolles Erlebnis. Ich muss auch dazu sagen, bei den ersten Red Bull X-Alps war auch das Reglement noch lange nicht so streng, wie es heutzutage ist. Ihr hattet ja, glaube ich, keine Verpflichtung, dass ihr nachts Pause machen müsst von irgendwie 10 bis morgens um 5, sondern ihr hättet ja auch jede Nacht durchlaufen können, oder? Ja, korrekt. Bist du denn damals eigentlich bis Monaco gekommen? Nein, ich war, warte mal, ich glaube 160 Kilometer haben wir noch gefehlt. Und hast du dann überlegt, auch an späteren X-Alps nochmal teilzunehmen, oder war das so gesagt, das habe ich jetzt einmal ausprobiert, jetzt weiß ich, was mich da erwartet, und mehr reizt es mich jetzt eigentlich nicht mehr?

[00:43:28] **Walter Holzmüller:** Ja, ich bin ja der Mensch, dem die Gesundheit ein ganz wichtiger Stellenwert ist. Und da habe ich gewusst, wenn du zu ehrgeizig bist, dann geht das auf Kosten der Gesundheit. Und da habe ich gemerkt, da bin ich da. Und da bin ich dann doch immer wieder mal an die Grenzen gekommen. Ich bin zweimal bei Gewitter gelandet, wo ich dann gewusst habe, Mensch, das war jetzt aber knapp. Das habe ich aber jetzt wirklich bis auf die letzten Minuten ausgereizt, ja. Und dann habe ich gesagt, okay, das war es, das ist auch gut so.

[00:44:13] Ich habe da gesagt. Ja. Wenn ich jetzt 25 gewesen wäre, hätte ich das sicher mehrere Male gemacht. Aber ich bin im Alter irrsinnig bequem geworden, weißt du, ich wollte einfach diese Strapazen nicht mehr auf mich nehmen. Da gibt es Sachen, die ich mache, die machen dann mehr

[00:44:35] **Lucian Haas:** Spaß. Weil du jetzt gerade sagst, du bist eigentlich ein sehr vorsichtiger Mensch oder achtest sehr auf deine Gesundheit. Hast du irgendwann mal auch eine negative Erfahrung gemacht beim Gleitschirmfliegen, in der Form, dass du dich wirklich verletzt hast? Ich habe mir schon ein Schienbein-Wadenbein

[00:44:50] **Walter Holzmüller:** gebrochen. Und zwar am Kitzbühlerhorn beim Toplanden. War mir das nicht bewusst, weil das Kitzbühlerhorn sehr spitz ist. Und ich hatte ja ein bisschen Wind. Ich bin ja schon geflogen und bin wieder oben reingelandet. Das war ganz vormittags. Das heißt, es war doch ganz schön Wind. Und da habe ich das unterschätzt, dass am sehr spitzen Berg. Der Wind wenig zur Aufwindkomponente wird, sondern mehr umspült wird. Und ich mit einer sehr viel größeren Geschwindigkeit zum Boden fliege, als wenn es ein breiteres Aufwindband wäre.

[00:45:35] Und das habe ich ein bisschen unterschätzt. Und dann war da so eine große Steininformation auch noch da. Das ist halt meinem Schienbein-Wadenbein doch zu viel geworden. Da habe ich mir das Schienbein-Wadenbein gebrochen. Das war mein einziger Crash, wenn man so sagt. Wo ich mich verletzt habe. Aber immer wieder Erfahrungen gemacht, wo ich mir gedacht habe, da muss man aber aufpassen in Zukunft. Wo nicht immer alles gut geht. Aber ich habe mich halt nicht verletzt. Du hast ja

[00:46:17] **Lucian Haas:** auch jahrelang als Testpilot für Nova gearbeitet. Ja. Dabei aber auch nie wirklich brenzlige Situationen erlebt. Doch, schon auch. Ich

[00:46:26] **Walter Holzmüller:** bin auch schon mal in der Kappe drinnen gelegen, wo ich mich nicht mehr richtig befreien konnte. Das heißt, ich bin wieder rausgerutscht. War aber dann mit den Füßen oben und mit dem Kopf unten. Und bin dann ins Wasser reingekracht. Und wenn man die richtige Fallgeschwindigkeit hat, ist das Wasser auch sehr hart. Und das habe ich damals auch zu spüren bekommen. War gut,

[00:46:53] **Lucian Haas:** dass du dann noch einen Helm hattest quasi. Also auch bei der Wasserlandung dann.

[00:46:57] **Walter Holzmüller:** Ja, ja, gut. Ich glaube, der Helm ist jetzt das geringere Übel. Ich weiß ja, was meinen Kollegen passiert ist, denen sowas ähnliches passiert ist. Die sind ja von...

[00:47:15] Rippenbrüche, Wirbelbrüche, Halswirbelbruch.

[00:47:19] Dass einer einen eingeschlagenen Kopf gehabt hat, das weiß ich jetzt gar nicht. Ich glaube, der Helm wäre in diesem Fall nicht unbedingt das Wichtigste. Aber die Kräfte am Körper, die dabei auftreten, die sind schon unter Umständen sehr, sehr groß. Vielleicht habe ich da auch ein bisschen eine gute Vorbereitung gehabt durch mein Judo oder Motocross fahren, das ich ja über viele Jahre gemacht habe. Habe ich vielleicht dann doch ein bisschen mehr Körperspannung, die es mir dann dort oder da einmal auch gerettet hat vor Verletzungen. Könnte sein, ja.

[00:48:01] **Lucian Haas:** Neben deiner Tätigkeit dort als Testpilot hast du ja auch viele Jahre als Sicherheitstrainer dann auch gearbeitet. Ja, ja. Und mir bist du bekannt geworden in Diskussionen darüber, wo es um ein ganz bestimmtes Abstiegsmanöver ging, das sogar deinen Namen trägt oder was zumindest manche Leute dann den Namen gegeben haben, die sagen, ja, das ist die Holzmüller-Spirale. Worum handelt es sich dabei?

[00:48:28] **Walter Holzmüller:** Ich werde verrückt, dass du so gut informiert bist. Das habe ich ja jetzt wirklich einmal gehört, die Holzmüller-Spirale, nämlich habe ich vorher noch nie, bei mir hat das ja geheißen, gehaltener Klapper im Programm. Und das Holzmüller-Spirale, das habe ich ja erst einmal gehört und jetzt das zweite Mal von dir. Das ist wirklich sensationell, wie du informiert bist. Ja, ich habe für mich im Wettbewerb, wenn es gewittrig geworden ist und ich musste runter, ich konnte meine Leinen, diese dünnen, unummantelten Leinen, konnte ich nicht sehr strapazieren. Jetzt habe ich mir etwas einfallen lassen müssen, wie kann ich abspiralen, ohne dass ich meine Leinen überstrapaziere.

[00:49:21] Und das war dieser gehaltene Klapper, den ich im Wettbewerb immer wieder machen habe müssen, aus Sicherheitsgründen, weil eben immer wieder mal Gewitter geflogen worden ist oder es ist diese Regel, dass man nicht über 150 Meter über Grund, über die Ziellinie fliegen darf. Immer wieder habe ich diesen gehaltenen Klapper geflogen und habe gemerkt, Mensch, das ist doch easy, das geht ja einfach und habe den dann ins Sicherheitstraining einfließen lassen. Und

[00:49:56] **Lucian Haas:** was heißt dann einseitiger Klapperspirale? Du ziehst auf einer Seite den ganzen, also einen halben Flügel quasi runter und spiralst dann auch in die Richtung deines eingeklappten Flügels oder ist die Außenseite des Flügels dann eingeklappt?

[00:50:10] **Walter Holzmüller:** Nein, die Innenseite ist eingeklappt, die ganz normale Reaktion von einem Schirm, das heißt meistens ist es notwendig, mehr als 50 Prozent einzuklappen, also etwas mehr als die Hälfte und diesen Einklapper, den lässt du nicht frei, das heißt den Tragegurt oder die Leinen, die du in der Hand hältst, die lässt du nicht aus, dass er nicht wieder öffnet

[00:50:38] und dosierst über die offene Seite Bremse die Sinkgeschwindigkeit, die du auch, wenn du es nicht dosierst, auch in einem angenehmen Bereich bleiben, also das heißt die Gehkraft wird nicht so groß, wie wenn du jetzt eine normale Steilschirm fliegst.

[00:50:57] **Lucian Haas:** Aber ist dann nicht die Belastung der Leinen auf der Außenseite, die ja noch geöffnet ist, dann eh auch noch wieder sehr stark, also so dass man da dann auch eigentlich befürchten müsste, dass sich da vielleicht auch die Leinen etwas zu stark dehnen? Insgesamt ist ja die

[00:51:14] **Walter Holzmüller:** kalte Klapperschirm hat ja weniger Gehbelastung. Bei der offenen Schirmschirm ist ja die Belastung am Innenschirm, das heißt in der Rechtskurve auf der rechten Seite vom Flügel und die Außenseite unterschneidet und hat keine Last oder kaum Last. Und beim kalten Klapper ist es umgekehrt. Da ist die Innenseite entlastet und die Außenseite unter Last, aber eben mit sehr viel weniger Fliehkraft, also Gehbelastung. Die weniger Gehbelastung ist der Vorteil.

[00:51:49] **Lucian Haas:** Du hast weniger Gehbelastung, dadurch weniger Zug auf den Leinen, aber dadurch, dass du die eine Hälfte oder mehr als die Hälfte vielleicht sogar schon weggeklappt hast, hängen ja an den übrig gebliebenen Leinen dann trotzdem ein deutlich höheres Gewicht als sonst. Ja,

[00:52:02] **Walter Holzmüller:** aber bei der

[00:52:05] **Lucian Haas:** normalen Schirm hast du das ja auch. Weil das bei dir nur alles auf der Innenseite hängt, meinst du? Richtig, ja. Würdest du deine Form oder diese Holzmüller-Schirm, würdest du die heute auch noch Piloten empfehlen, das einzusetzen? Und wenn, dann in welchen Fällen überhaupt? Wir haben die gehaltene

[00:52:24] **Walter Holzmüller:** Klapper-Schirm immer trainiert. Das heißt, es war immer Bestandteil unseres Sicherheitstrainings. Und auch bei den letzten Runden, wenn ich jetzt Sicherheitstrainings mache, auch da hat sich nichts verändert. Das heißt, die würden wir genauso forcieren, weil es eben ein körper- und leinenschonender Abstieg ist.

[00:52:44] **Lucian Haas:** Warum hat sich diese Form der Schirm nicht breiter etabliert? Ich glaube, die hat sich schon

[00:52:50] **Walter Holzmüller:** ein bisschen etabliert. Zumindest haben mir Piloten erzählt, dass die eben in der Schule, in

[00:53:00] **Lucian Haas:** einer Flugschule dort, auch trainiert werden. Bei den Sicherheitstrainings, das machst du ja heute deutlich weniger als früher, ich glaube ja nur noch auf Anfrage, wenn dich die Clubs anfragen oder so etwas. Welche Ziele hast du denn sonst noch heute in deiner Fliegerei? Willst du jetzt hauptsächlich im Sommer nur noch die Waldrappe begleiten und das ist so dein Hauptansinnen? Oder gibt es noch andere Pläne, die du selber noch hast? Naja, ich war ja vor

[00:53:28] **Walter Holzmüller:** fünf Jahren, da habe ich einen schweren Bandscheibenvorfall gehabt und wo ich sehr gehandicapt war, auch mit Fliegen und überhaupt in der Bewegung und mit Sport. Und bin erst seit drei Jahren wieder so richtig fit und habe mir vor zwei Jahren, oder ich glaube vor zwei Jahren war es ca., bei einem Spezialisten meine Wirbelsäule wieder checken lassen. Und da wollte ich mal wissen, wie es aussieht für die nächsten sieben Jahre, weil das Waldrappeprojekt ja über die nächsten sieben Jahre jetzt wieder laufen wird, ob ich dieses Projekt überhaupt meiner Wirbelsäule zumuten kann für später. Und das wurde mir jetzt so bestätigt, dass die Wirbelsäule anscheinend ist wie ein 40-jähriger und somit sind für mich jetzt die nächsten sieben Jahre Waldrappeprojekt

[00:54:27] das, was ich jetzt fix habe, was ich jetzt auch noch machen möchte, wenn alles so weitergeht, wie es bisher gemacht ist. Denn das ist von meinem Anforderungspotenzial, dass das momentan der größte Spaß und auch Wetter checken, die Technik in Ordnung halten, die Route planen, ja einfach dieses Waldrappeprojekt ist wie für mich

[00:55:00] zugeschnitten. Weißt du, was ich meine?

[00:55:02] **Lucian Haas:** Ja, das ist, da kommen quasi alle deine Qualitäten auf gewisse Weise zusammen. Du bist Techniker, musst die Motortechnik beherrschen. Du bist Meteorologe, musst das Wetter beherrschen. Du bist Thermikflieger, musst den Waldrapp zeigen, wie man ordentlich kreist und so weiter und kannst das überall dann noch machen. Wenn du das jetzt noch sieben Jahre machst, dann, wenn ich das richtig gezählt habe, du bist jetzt 63, dann wirst du 70 sein. Ist ja eine schöne Vorstellung, wenn man sagt, als dann vielleicht, oder man würde zumindest sagen, das ist dann Rentenalter und in dem Bereich geht man dann trotzdem immer noch fliegen und auch noch mit einem Projekt, wo man sagt, das hat sogar irgendwie noch einen Sinn, der einen wirklich dann erfüllt, weil man dann nicht nur für sich fliegt, sondern sagt, das mache ich jetzt auch für die Vögel, damit die eine Zukunft haben.

[00:55:46] **Walter Holzmüller:** Ja, ja, aber ich bin da sehr, wie soll ich das sagen, ich bin da schon sehr egoistisch. Da zählt für mich, für mich jetzt schon mein Spaß, mein Spaß zählt mir jetzt da schon noch mehr. Ich bin da schon, würde es in Sachen Fliegen nicht so viel Spaß machen, hätte ich das Projekt wahrscheinlich längst nicht mehr gemacht. Aber das ist eben genau das, wo ich merke, wenn die Vögel mit mir beim Fliegen Spaß haben, und das Projekt ist noch sinnvoll,

[00:56:31] was ich heute jetzt zumindest glaube,

[00:56:35] weißt du, da passt eben alles irgendwie ein bisschen zusammen. Und das ist auch jetzt der Grund, warum ich an andere Sachen zu denken, Hike und Fly möchte ich schon gerne mehr machen.

[00:56:51] Weißt du, ich bin grundsätzlich Mountainbiker, also Mountainbiken tue ich sehr gerne, aber auch, in den Bergen, in die Berge gehen, mit dem Bargleiter, das möchte ich dann auch wieder forcieren. Das ist da, das ist was, was ich in Zukunft dann öfters machen

[00:57:07] **Lucian Haas:** möchte. Und das Valtra-Projekt dann als großes,

[00:57:12] zumindest Sommerprojekt, wo man sagt, da musst du mit dem Training und dem Fliegen mit den Vögeln dann, ja, musst du ja auch schon ziemlich viel Zeit dann dort rein investieren. Genau. Ist denn, das jetzt so als letzte Frage, ist denn dieses Fliegen mit den Vögeln, also mit den Waldrappen in dem Moment, als Pilot hat man ja häufig so den Traum, ich möchte mal fliegen wie ein Vogel. Jetzt fliegst du mit dem Motorschirm sicherlich nicht wie ein Vogel, aber eigentlich so, dass du mit den Vögeln fliegst, dass du sagst, ich bin jetzt mit denen auf gewisse Weise in der Luft ja gleichberechtigt, wenn nicht sogar der Chef von denen in dem Moment. Ist das ein Gefühl, was einen dann auch stolz macht und einen erfüllt? Nein, nicht stolz macht,

[00:57:56] **Walter Holzmüller:** aber ich kann dir sagen, dass ich mich wirklich fühle wie ein Vogel, weil ich beim Fliegen mit den Vögeln gar nicht ans Fliegen denke, sondern ich mache das und ich bin verschweißt mit meinem Trike und ich merke da gar nicht mehr, dass es eigentlich ein Aluminiumrohrgestell ist mit einem Benzinmotor hinten drinnen. Das ist mir gar nicht mehr bewusst, für mich zählt zu diesem Zeitpunkt, wo wir dann in der Luft sind mit den Vögeln, zählt eigentlich nur der Vogel und ich. Alles andere ist eigentlich ausgeblendet. Das ist so verwachsen mit mir, dass das Fluggerät, ich denke da auch nicht an einen Motorsausfall, natürlich muss ich immer mit einem Motorsausfall rechnen, aber ich denke da nicht mehr ans Trike oder ans Steuern oder ans Gas geben, sondern das geht alles automatisch.

[00:59:00] Da brauche ich nicht drüber nachzudenken. Das ist wie beim Autofahren halt, das Schalten irgendwo automatisch geht, also wenn ich jetzt einen Handschalter habe, wenn ich viel fahre und so muss ich mir auch nicht überlegen, wie ich da genau mein Fluggerät steuern muss, sondern das geht alles automatisch. Ich brauche da gar nichts. Gar nichts drüber nachzudenken. Ich bin richtig verschweißt mit dem Fluggerät.

[00:59:32] **Lucian Haas:** Also nur der Vogel und ich. Ein schönes Schlusswort von dir, Walter. Ich danke dir für deine Erzählung über das Valtra-Projekt, deine Geschichte und die Art wie du, kann man ja fast neidisch werden, diese Vorstellung so dicht an Vögeln heranfliegen zu können oder mit denen zu fliegen, dass die so nah an dich herankommen, dass man wirklich Auge in Auge dort fliegt und sagt, ich habe in diesem Moment auch eine echte Verbindung zu denen. Das muss ja schon was ganz Besonderes sein. Ja, das ist was ganz Besonderes, ja. Walter, mögest du noch viele solche besondere Momente in den nächsten sieben Jahren erleben. Deine 40-jährige Wirbelsäule soll das

auch möglichst durchhalten und dass du da auf jeden Fall deinen Spaß behältst und dir alles Gute noch dabei. Sehr gerne, vielen Dank.

[01:00:17] **Walter Holzmüller:** Und es hat mir Spaß gemacht, mit dir zu sprechen.

[01:00:27] **Lucian Haas:** Das war die Folge Nummer 67 von Podz-Glitz mit Walter Holzmüller im Gespräch mit Luzi. Wenn du noch mehr über das Waldradprojekt und Walters sonstige Abenteuer erfahren willst, dann schau doch mal in die Shownotes zu dieser Folge im Blog Lu-Glitz. Dort habe ich eine Reihe von weiterführenden Links zusammengesteckt. Lu-Glitz findest du im Netz, und zwar unter [www.Lu-Glitz.blogspot.com](http://www.Lu-Glitz.blogspot.com). Lu-Glitz schreibt sich Lu-Glitz. Von Podz-Glitz gibt es dutzende weitere Folgen mit interessanten Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Du findest sie auf [www.Lu-Glitz.blogspot.com](http://www.Lu-Glitz.blogspot.com). Lu-Glitz und Soundcloud sowie überall dort, wo es gute Podcasts gibt. Podz-Glitz und Lu-Glitz sind übrigens völlig werbefrei und ohne jede Bezahlschranke zugänglich.

[01:01:14] Dennoch muss ich meine Arbeit daran irgendwie finanzieren, damit ich dir auch in Zukunft immer wieder neue Inhalte liefern kann. Wenn du dich als Hörer und Leser von mir gut informiert oder auch gut unterhalten fühlst, dann würde ich mich freuen, wenn du bei Gelegenheit etwas zurückgibst, als Förderer. Dein einmaliger oder auch wiederkehrender Förderbeitrag liegt ganz in deinem Ermessen. Anders gesagt, du darfst geben, so viel du willst. Wer sich nicht entscheiden kann, dem mache ich einen wirklich unverbindlichen Vorschlag. Wie wäre es mit einem Euro pro Podcast-Folge und zwei Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz? Natürlich kannst du gerne erst ein paar Folgen hören und über Monate hinweg Lu-Glitz lesen und dann einen gesammelten Förderbeitrag leisten. Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Banküberweisung möglich.

[01:02:01] Alle nötigen Daten findest du auf [www.Lu-Glitz.blogspot.com](http://www.Lu-Glitz.blogspot.com).

[01:02:06] Bis zum nächsten Mal. Ciao.

# English

English · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4\_0.gguf

## Show notes

Walter Holzmüller accompanies Waldrappe during their bird migration over the Alps. Face to face with the curious birds, he experiences the true happiness of flying.

---

"Amy und die Wildgänse" is a feature film from 1997. In it, a girl in Canada raises a group of young geese whose mother was shot by hunters. With a kite, she then shows them as a foster mother their migration route to the natural winter quarters in the southern USA.

However, something like this does not only happen in the film. The Austrian Walter Holzmüller has been leading young hooded crows over the Alps to their winter areas in Tuscany for over 10 years.

The Waldrapp is a goose-sized ibis species. It had been extinct in the Alpine region for three centuries. Now, a population large enough to ensure survival is to be re-established there. And Walter is the chief pilot of the so-called Waldrapp-Projekt.

In this episode number 67 of Podz-Glitz, the 63-year-old tells about his work. How he gets the young birds used to following his Motorschirm-Trike for months, in order to eventually fly south across the main Alpine ridge in several stages. How he also circles in the thermals together with the Waldrappen to reach a sufficient height at all. He describes how the birds fly literally tangibly close to him, and how the trust of these creatures in his leadership provides him with moments of true happiness.

Walter is of course much more than just Zugvogelpapa, but a paragliding pilot through and through. In his aviation career, he has done all sorts of things: hang gliding and paragliding instructor, safety trainer, competition and test pilot. There is even a landing aid that bears his name in insider circles: the Holzmüller-Spirale. What is it all about? Walter also explains this in the conversation.

---

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

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

---

Music for this episode:

Track: Bird in Hand | Artist: Audionautix

Bird in Hand by Audionautix is subject to the Creative Commons license "Attribution 4.0".

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

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

---

Every episode of Podz-Glitz is professionally researched, produced, and mixed for clear audio by me. To ensure the quality is right, I naturally also put a lot of time and work into every episode. At this pace and depth, it is no longer possible as a pure hobby project, but needs to be financed somehow. Are you in?

---

Links:

- Waldrapp-Projekt: <http://www.waldrapp.eu/index.php/de/>
- Website: <https://www.teamholzmueller.com/>
- Facebook page: <https://www.facebook.com/teamholzmueller/>
- Youtube: <https://youtu.be/K-LQbpFkCVE>

## Transcript

[00:00:03] **Walter Holzmüller:** The

[00:00:07] The birds are having a blast, otherwise they wouldn't react like that, they wouldn't fly alongside me and basically ask, like, where are we going now? The birds are showing me that they enjoy flying, and they're also constantly watching me.

[00:00:36] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Walter Holzmüller and Lucian Haas at the microphone. Amy and the Wild Geese is a feature film from 1997. In it, a girl in Canada raises a group of young geese whose mother was shot by hunters. As a foster mother, she shows them their migration route to the natural winter quarters in the southern USA using a powered hang glider. However, something like this doesn't just happen in movies. The Austrian Walter Holzmüller has been flying young bearded vultures over the Alps to their winter areas in Tuscany for over ten years. The bearded vulture is a goose-sized ibis species.

[00:01:23] In the Alpine region, they had been extinct for three centuries. Now, a population large enough to ensure their survival is to be resettled there. And Walter is the chief pilot of the so-called Waldrab project. In this episode, number 67 of Podz-Glidz, the 63-year-old tells us about his approach. How he spends months getting the young birds used to following his motor glider trike, in order to eventually fly south over the main Alpine ridge in several stages. How he also circles in the thermals together with the Waldrappen to reach sufficient altitude at all. He describes how the birds fly literally within reach beside him and how the trust these creatures have in his leadership provides him with moments of true happiness.

[00:02:08] Walter is, of course, much more than just a migratory bird dad. He is a paraglider pilot through and through. In his flying career, he has done all sorts of things. Kiting and paragliding instructor, safety trainer, competition and test pilot. There is even a descent aid that bears his name in insider circles: the Holzmüller-Spirale. Walter also explains what that's all about in the interview. If you enjoy this podcast, you can support my work on it in various ways. You can help make Podz-Glidz better known, for example via links on social media or by recommending the podcast to your flying friends in conversations on the way to the launch site. Of course, you can also support Podz-Glidz and the associated blog Lu-Glidz financially.

[00:02:56] You can find out how you can easily become a supporter without any obligation on the Lu-Glidz website, specifically on the "Support" page.

[00:03:07] Walter, what is a Waldrapp? A

[00:03:10] **Walter Holzmüller:** an ibis bird that went extinct about 200 years ago. And with us, the glider—meaning with us ultralight aircraft—they're now learning the migration behavior again. We fly with them into the wintering grounds.

[00:03:35] **Lucian Haas:** into southern Tuscany. That means the birds aren't completely extinct. They still lived somewhere. But in our regions, where they used to live, like Germany, Austria, and so on, they haven't been there for centuries.

[00:03:48] **Walter Holzmüller:** It's considered extinct because there are fewer than 200 wild birds left. That's why it's considered extinct. I can't say exactly how that works, though. Because I'm less... I'm more of the pilot who basically... who shows the birds the route. I'm not that well-versed in the nuances of how the birds live or how the thing with the birds works exactly. We need about 300 migrating birds and currently only have about 120. That's why the Waldrapp project will continue for another 7 years

[00:04:35] **Lucian Haas:** take.

[00:04:38] Fascinating. I find the hooded crow fascinating. They already have a very distinctive appearance.

[00:04:43] **Walter Holzmüller:** Well, primarily. The first thing that actually fascinated me is the task of leading these birds over the Alps and over the Apennines into southern Tuscany. This task is the real adventure for me. Because our paragliders, our motorized paragliders, aren't really built for thermals. And we're flying 100% in the thermals with the

[00:05:14] **Lucian Haas:** Hooded crow. Hooded crows are... So they hardly flap their wings? Are they mainly thermals flyers then?

[00:05:22] **Walter Holzmüller:** Well, thermals are necessary to reach greater heights. Because with muscle power alone, they would run out of energy first. That means they wouldn't have the ability to fly at high altitudes. In other words, they couldn't fly 2,000 to 3,000 meters using just muscle power. They need thermals for that. But it's similar with storks and eagles. I think it's quite similar. They're also too lazy to gain height properly with muscle power. They'd rather look for

[00:06:01] **Lucian Haas:** to catch the thermals. But just to understand this properly now. First of all, you fly with a motorized glider, or rather, you fly with a motor-trike. You fly in front of these bearded vultures and basically show them the direction they need to fly in. Or how is that supposed to be imagined?

[00:06:16] **Walter Holzmüller:** Well, you imagine it like this: the birds are being trained. That means they first have to get used to the aircraft. And they also have to develop the need to follow me. Both of these things are done during training. The main figure here is the foster mother. That means in this Waldrapp project, there are two foster mothers training the birds. And by mid-August, it's the point where the birds enjoy flying along with the motorized glider. And then we try to lure or inspire the birds to head south.

[00:07:05] Because it's like in the demo. In most of the training, the reward is the food. That means if the birds fly along obediently, they get good food in the evening.

[00:07:18] **Lucian Haas:** But how do you even get a bird to fly behind a motorized glider? It's loud, it's noisy, it doesn't look like a forest raven or anything like that at all. How does that work? Yeah, with training.

[00:07:33] **Walter Holzmüller:** We usually train about three to five times a week. With the birds starting in June. That means the birds hatch in early April. And from June onwards, the birds are trained to the aircraft. And of course, it's important that the birds are having fun too. Otherwise, it wouldn't work well.

[00:07:57] **Lucian Haas:** But when you say training, if you start in June, you're always there too. You come there with your trike and drive in between, up and down on the birds, so they've at least heard the engine. Or how does that work?

[00:08:12] **Walter Holzmüller:** Yes, exactly, that's how we do it. First of all, we do training. The birds are first introduced to the noise. And to the glider, of course. And later on, we only launch 50 meters away. And then the birds have time to catch up. Even on foot. Or maybe a few small hops. And it keeps expanding like that. Until we're already doing 90-kilometer flights during training.

[00:08:51] **Lucian Haas:** So, you just do circular flights then?

[00:08:53] **Walter Holzmüller:** Exactly. In different directions. At different altitudes. We try to make the training profile as demanding as possible. In the last few days. Because during migration, they go straight over the Alps. Like over the Pfitscherjoch this year, for example. And there we need to go well over 2,000 meters. That's high alpine. And there we have to get the birds excited, to...

[00:09:23] **Lucian Haas:** to follow. You just said it's also primarily about flying thermals. Can the hooded crow do that naturally? Or do you have to work with them using your motorized glider? Can you also show them where the thermals are? And that you actually have to circle in such a thermal to get up? Completely

[00:09:41] **Walter Holzmüller:** It's not that difficult. That is to say, the desire to fly thermals is already there from the start. But you have to give the birds time during training. Or rather, we try to confirm the birds in these thermal circles. And then support them. That means the more the birds fly thermals, the easier it is to gain altitude during migration. But basically, they would do it on their own anyway.

[00:10:16] **Lucian Haas:** If I read it correctly, you've already led such hooded crows over the Alps for the twelfth time this year.

[00:10:23] **Walter Holzmüller:** Yeah, yeah.

[00:10:24] **Lucian Haas:** How did you originally end up becoming the chief pilot for these migration instructions?

[00:10:31] **Walter Holzmüller:** In 2006, the project manager called me to ask if I wanted to present my aircraft. Because they were looking for an aircraft that could maintain a speed of 40 km/h over a long period. Two-seater. And I already knew back then, aha, flying at 40 km/h with two people, only a helicopter can do that consistently. Or my motor glider trike. Because back then I already had this special glider from Nova, which was an oversized model, a very, very large oversized one.

[00:11:17] Specifically, these 50 square meters. That's extremely large for a paraglider. And then we hang 390 kg on it. And then the thing flies in the thermals. Beautiful. That is, of course, assuming the handling is still good. And in this case, the handling is good. We can use the thermals just like a normal paraglider.

[00:11:44] **Lucian Haas:** use thermals. Why did you already have such a large motorized glider back then? I mean, what did you need that large surface area for? What was the idea behind it?

[00:11:55] **Walter Holzmüller:** Well, I think the idea was actually a bit of a mistake. Specifically, Hannes. Hannes and I wanted to build a motorized glider. So, Hannes's name is Hannes Papesch. Hannes Papesch, exactly. He wanted to build a motorized glider with 44 square meters. And when the glider, the prototype, arrived, we saw it was huge. It was way, way bigger than what the plan actually was. And then the thing was already flown. We then had to change a few small things to make sure it was safe enough. I can still remember that it had very poor inflation behavior.

[00:12:42] And in terms of handling, it was also a major challenge to get the thing in the right direction, because you need it for thermals. And we managed to do that. During that time, Johannes, Johannes Fritz, the project leader of the Waldrappe team, called me and asked if I wanted to present a wing. And I thought to myself, well, he's heard that we have something special. So I told him I'd have time on Monday. He says, no, someone else is there on Monday. I ask, who's coming then? He says, someone from Upper Austria. Ah, I say, Hans. Yes, he says, Neudorfer Hans.

[00:13:29] Then I immediately, you know, I know the scene and I knew right away, there's no way he can fly that slowly with 32 square meters. On Tuesday, someone else was there from Styria. I knew him too. And on Thursday, it was my turn to present my aircraft. And then we flew with the Waldrappe, with the older ones. And that worked well right away. And I then asked Johannes, well, did that help anyone? And he said, no, nobody managed it, the speed. Specifically, flying at that slow speed like the Waldrappe, namely at 40 km/h. He says, no, nobody managed it. So they were all too fast. Yes, and so I didn't just make my aircraft available for the Waldrappe project, but also my performance since 2006.

[00:14:30] So in 2007, we flew the first migration.

[00:14:34] **Lucian Haas:** But does that mean you've actually been making a large part of your flying time, or in some way, the Waldrappen available every summer since then? Because you have to train them first, you have to fly with them. And only at the end in August do you fly the big migration, where it's like, okay, now we're flying from Austria all the way to Tuscany.

[00:14:55] **Walter Holzmüller:** Yeah, exactly, exactly. Well, we usually split the training. The project manager and I—he also flies a second, identical aircraft. So, an Exciter with a Nova Big Max as well.

[00:15:11] And this year, he had a collarbone fracture from mountain biking. So now I was allowed to do all the flight training. I mean, completely from start to finish. That was quite okay because we did the takeoff in Seekirchen. I didn't have that far to fly there. So in terms of effort, it wasn't that big of a deal.

[00:15:39] **Lucian Haas:** And if someone asks you now what you do for a living, you say bird trainer.

[00:15:44] **Walter Holzmüller:** No, no, I'm actually a paraglider from the ground up. But I also have a job in technology and in the ultralight sector—so in sailplane aviation—with the DULF, the German Ultralight Association. So

I'm actually a bit flexible. Basically, anything up to 600 kilos, except for gyrocopters or helicopters, I don't fly. I have flown gyrocopters and helicopters, but I didn't enjoy them that much. I'm more of a thermals flyer. I have to feel the air a bit.

[00:16:31] **Lucian Haas:** We'll probably get back to your other flight adventures and all the different things you fly in a moment. Let's stay with the forest magpies for a bit. How dangerous is it actually for the birds? I mean, you're out there with a motorized glider and a rotor. Have there been any hairy situations where they might have come too close to you? Yes, yes, there have been.

[00:16:57] **Walter Holzmüller:** They come way too close every minute. That means you have to be incredibly careful because the birds learn that they aren't afraid of the glider or the trike. And right now, there's actually no respect for the lines of the glider at all, nor for the propeller. We've protected the propeller with an all-around cage and net. That means no bird can actually get in there. But the lines of the paraglider are still exposed, and you can't really protect those. It happens every now and then, though not this year.

[00:17:44] But it has already happened that birds get tangled in the lines and then they stumble through and come out the back again and have to do a restart. No, just kidding! I mean, they just stumble there. But it has also happened that a bird got its feet tangled in the lines and then you either had to land or leave the pilot seat in flight to get the bird out of there. We have

[00:18:19] **Lucian Haas:** we've done that too. Leaving the pilot seat means you stand up in your trike to get him out? Yeah, yeah. Isn't that also super dangerous for you? No,

[00:18:31] **Walter Holzmüller:** The thing flies very stably. That means you have to imagine that the risk of collapse is somewhat smaller than with a normal glider. And because of that, you can safely let out the control lines once, for about two minutes, as long as the conditions are reasonably calm. And the riser gas lever, you set that to climb or to zero-slider. And then you can easily be away from the site for a few minutes, I mean away from the pilot seat. The thing flies very stably on its own then.

[00:19:13] **Lucian Haas:** But you're not secured in any way, you're...? No, not then. You're basically just climbing around in your trike?

[00:19:22] **Walter Holzmüller:** Yeah, you're not allowed to see it like that. So I just get on the pilot's seat or maybe on one of the struts. But I don't have to lean out very far or anything. No, it's not that bad.

[00:19:41] **Lucian Haas:** On the project page [waldrab.eu](http://waldrab.eu), I read that you said after a training flight this year that those birds were terrifying to you. Why? Because the birds were so...

[00:19:56] **Walter Holzmüller:** flown as well as they ever have. We didn't have to abort a single takeoff. We didn't have a single... I mean, we did every project, every training session, without the birds...

[00:20:20] forced us to train on Plan B or off-schedule, or to cancel a training session. The birds were just always there, as if they were so perfectly trained or disciplined. I mean, they really didn't cause any trouble; they did everything we wanted.

[00:20:45] And that the birds fly along so perfectly, I could never have imagined that. Until now... I never thought it was possible for birds to work so well.

[00:21:01] **Lucian Haas:** Why was it so good this year? I mean, if you've been doing this for twelve years now, or have done it twelve times and have been involved since 2007, maybe you've gained a lot more experience over time, so you can say my training now works much better than what I did ten years ago.

[00:21:18] **Walter Holzmüller:** Yeah, yeah, yeah, that's for sure. But I think, primarily, it's going to be down to the Ziehmütters. That is, the training from the Ziehmütters will be the key. But as for exactly what it's due to, we don't know that either. We've been scratching our heads over that too. But it's definitely somehow down to the Ziehmütters, who just make the training so perfect.

[00:21:47] **Lucian Haas:** ...done so perfectly. Now you also mentioned flying over the Alps. You jumped over to the south at the end of the Zillertal this year... Yes, exactly, over the Pfitzschjoch. I read that you climbed up to 2,800 meters there. And I find this climbing part particularly interesting, because normally, when you meet powered glider pilots, circling in thermals isn't really familiar to them at all. And to what extent can you even fly thermals properly with a motor-trike like that? Well,

[00:22:24] **Walter Holzmüller:** that's exactly why, because I've always been fascinated by thermals from the very beginning. And through many years of competition, I basically grew up with thermals. So for me, switching to this motorized glider trike isn't really such a big leap. Of course, I'd prefer to fly a paraglider without motorization, without a heavy trike attached, in thermals. But if you fly a lot, you eventually get used to it and you feel a bit bonded with your aircraft. Besides, you don't have any time anyway. When you've got the birds with you, you don't have time to think about flying.

[00:23:12] You just do it.

[00:23:13] **Lucian Haas:** So that means it's really, you just watch out for the birds, and the rest of the flying is pure intuition? Yeah, exactly, exactly.

[00:23:21] **Walter Holzmüller:** So I just make sure that there's some distance between the birds and the lines—usually, a distance of about 20 cm is enough, that's plenty. That's how close the birds usually fly to the lines, or to the glider, or even to me. The danger to me is non-existent. The danger to the trike is also minimal. There's always a bump every now and then, mainly to the front wheel or my thigh. But if the birds collide with the lines, that's dangerous. And in that case, I try to maintain a distance of, let's say, at least 20 cm.

[00:24:05] or in the thermals, of course, even much more, because that introduces a bit of turbulence. So in the thermals, when we're flying, it just happens sometimes that the bird breaks out and turns the wrong way. And then it gets complicated if the birds don't all turn in the same direction.

[00:24:25] **Lucian Haas:** How good are the hooded crows at flying in thermals? Do they regularly knock you out of it? At the end of the

[00:24:30] **Walter Holzmüller:** Migration, yes, but not at the beginning and not for the entire duration of the migration. So, it takes them some time until they get really good at it. That

[00:24:42] **Lucian Haas:** means they also learn from experience. Now, you're with your motortrike, where you say you have a 50-square-meter glider, which has a decent wingspan and probably also a relatively large turning radius, which is how it can fly these thermals at all. Do the buzzards then turn much tighter, or do they just follow your lead—whatever you're doing?

[00:25:08] **Walter Holzmüller:** I don't know if the birds orient themselves based on me, but we have roughly the same radii. So the glider turns relatively tightly, and the better the thermals and the better the climb rates, the tighter you can turn, and then they... well, it's very harmonious. So I think flying with other paragliders is very similar to flying with the buzzards. There's no real difference. The turning habits are very similar.

[00:25:49] The radius or the circle diameter isn't much different than with the paraglider. Do you have

[00:25:57] **Lucian Haas:** then when motor gliding, do you also have a beeping vario with you?

[00:26:00] **Walter Holzmüller:** Yes, I'd have one with me, but since the birds don't need it anyway—and since I orient myself to the birds when thermal flying anyway—and we usually fly near the slopes, like where we had the glacier next to us, over the Pfitscherjoch for example, I don't even get the idea to turn it on when flying without a vario. But if we're circling thermals in open terrain, then I turn it on, because I always have it with me and it's a huge help.

[00:26:40] **Lucian Haas:** To what extent do the birds also help you in return when it comes to thermals? Do they sometimes fly ahead, and then you see them circling and say, okay, I'll join them now, and then they follow me again? Is that how it is?

[00:26:53] **Walter Holzmüller:** A kind of interplay too? No, quite the opposite. The birds are rather observant. That means when we have a lift, the birds usually circle for longer and I've already flown off. And the birds then follow along. So they're more like the passive ones, who then fly off later. But that might also be because I'm trying to cover the kilometers we have in the program—we have a task to complete—and the birds would start loitering very quickly. And then I try to keep flying.

[00:27:41] And the birds do one or two more circles and then fly along after.

[00:27:47] **Lucian Haas:** How many kilometers is the total distance you're covering, roughly?

[00:27:52] **Walter Holzmüller:** Well, it's 800 to 900 kilometers, depending on where we start. This year it was only 800 kilometers. And how many stages or how many days do you need for that? Five stages. And this year we needed two weeks. Fourteen or

[00:28:08] **Lucian Haas:** fifteen days. That means five stages. But that means they're always day stages. That means you were on the road for 15 days, but ten of those were days where you had to wait out bad weather somewhere. No, not

[00:28:21] **Walter Holzmüller:** First of all, a rest day is taken so the birds can get fit again. Then the strength returns. Yes, exactly. And then in Brixen, we had a north foehn where we actually started a test without birds to see if it was possible to take off at all, and we clearly saw that it wasn't, because the north foehn would have carried us south at great speed, but it was just too turbulent and the wind was too strong, so we didn't take off. So, that's how it is. We try to use the most favorable wind possible.

[00:29:12] But if that favorable wind is too strong, we stay on the ground and take a day when there's less support. Or, if necessary, even a lighter headwind is also...

[00:29:29] **Lucian Haas:** flown. Then at some point, after 14 or 15 days, you'll have arrived in Tuscany. Yes. In the target region, in a nature reserve, where you fly there. What happens next? Do you just pack up your trike there so they don't fly after you again when you fly back? Or do you say, no, it doesn't matter, I can also take off from there and eventually fly back over the Alps the same way?

[00:29:53] **Walter Holzmüller:** No, my aircraft, my trike, has a trailer registration. That means it gets attached to the hitch at the back of the motorhome with a license plate and a light bar. Then a cover goes on it, and it's towed back home. So I only fly this route with the birds once. And the birds are then cared for elsewhere, where I no longer have anything to do with them. I'm actually only with the birds when it comes to the flying.

[00:30:28] **Lucian Haas:** And what is it like for you, emotionally, to fly with the birds? Yes. What kind of feelings do you develop during that? The big...

[00:30:34] **Walter Holzmüller:** Enthusiasm, I always say. When we fly after takeoff, I fly very, very slowly. And way less than 20 km/h, to make it as easy as possible for the birds to catch up. And when they're with me and they look at me and are basically asking, like, where are we going now or what are we doing now? That's a feeling where I just know, everything fits now. Everything is good. I did everything right. And on the other hand, of course, man, the birds are having a blast. Otherwise, they wouldn't react like that. Otherwise, they wouldn't fly alongside me and basically ask, like, where are we going now?

[00:31:24] Man, are we flying again today? You know what I mean? The birds show me that they're having fun flying. And they're also constantly watching me.

[00:31:38] **Lucian Haas:** Do they react too? I mean, do you ever have different moods where you notice the birds reacting to it? Like, can they see whether you're having fun that day or not?

[00:31:46] **Walter Holzmüller:** No, no, no, no, no. I don't think so. For me, every day is a huge, huge emotional day. I don't think I've ever been in a bad mood on a flight day. For me, flying with the birds is always like Christmas, Easter, and I don't know what else combined. I'm always really, really excited.

[00:32:14] There's no feeling of dread, no headache, no butterflies in my stomach. The world is just 100 percent okay.

[00:32:25] **Lucian Haas:** Let's use this point for a small change of subject. You say that with flying, with the birds, your world is in order. But your aviation world has a long history as well. Actually, before that. And you've already experienced an enormous amount, also at other times. If I read it correctly, you started with kite flying back in 1980. Then paragliding was added relatively soon. How did that story actually happen back then? How did it start for you? The kite flying from the club.

[00:32:57] **Walter Holzmüller:** I was at the judo club and the coach asked, "Don't you want to join us? We're going skydiving." I said, "Yeah, I'm in," during my vacation. But skydiving never happened. Now we've done a basic glider course.

[00:33:16] And from then on, flying became an important thing for me. At first, it was just that I bought my own aircraft so I could do my first high-altitude flight at all. And so, things just take their course one by one. And I started doing competition because I wanted to learn. I wanted to get good. Not necessarily good, but I wanted to learn more. And I knew that you can do that best by measuring yourself against other pilots in competition. That was actually the beginning, or my big motivation in competition.

[00:34:04] Take the Dolomitenmann, for example. I enjoyed it so much because I trained physically for that Dolomitenmann for a whole year. You know, when you do the Dolomitenmann, you have to run and also start quickly. I started with fast starts from having the glider in the backpack until the feet leave the ground in nearly two minutes. Yeah, that's insane. And I managed it. I managed to do it in well under 30 seconds. So from the glider in the backpack to the feet leaving the ground, I took less than 30 seconds. And that's the kind of stuff you do in competition.

[00:34:49] And you'd never do something like that in civilian life. Just training the start, the takeoff speed, or even the running was important for me too. And for me, the big motivation was mainly the Dolomitenmann, keeping myself fit every year. Are you

[00:35:13] **Lucian Haas:** an ambitious person? No, no, not at all. That means this competition flying that you did so early on, as you say, was really mainly this learning process, that's what fascinated you about it?

[00:35:27] **Walter Holzmüller:** Yes, I can't learn as much anywhere as I can in competition. Yes. I didn't have this competition later with soaring, or I didn't need it, because I had a flight instructor who showed me an incredible amount, and he also taught me an incredible amount even years after my soaring training. I was still in contact with him, and then I started this aerobatic soaring training. But after three years—well, two and a half years—he told me I should finally take the exam, which wasn't important to me at all.

[00:36:12] Flying with my flight instructor was more important to me than the

[00:36:18] **Lucian Haas:** license. Now you just said you do soaring too. Yes. Where do you have a pilot's license for everything now? It started with kite flying, as you say. Yes. Then paragliding was added. Then you have a soaring license. Then you fly powered paragliding. Yes. And if I understood correctly earlier, basically everything up to 600 kilos that isn't a helicopter in some way. Ultralight, exactly.

[00:36:39] **Walter Holzmüller:** Ultralight, yes. Yes, soaring,

[00:36:42] **Lucian Haas:** Skydiving. Which type of flying do you personally like best or most?

[00:36:50] **Walter Holzmüller:** Yes, that's a good question. I've been saying lately, and I've always said it, that if I had to stop doing all the aviation sports I do, only one would be allowed to continue, and that would be paragliding. That's the most important one to me. Even though I have a lot of fun with the other types of flying too. Gliding or ultralight is also incredibly beautiful, but

[00:37:23] **Lucian Haas:** paragliding is the greatest. Why? I mean, what is so fascinating about paragliding? And do you mean thermal paragliding or also powered glider flying? Well, thermal

[00:37:33] **Walter Holzmüller:** Paragliding, yes. Motor gliding is also fascinating to me. Also the technology, yeah. I have a small workshop at home and I like that something keeps breaking every now and then. And for me, how shall I put it, it's all very delicate stuff. I always say, a Honda lawnmower is much... is much higher quality than our flight

devices that we fly. You know what I mean? I specifically said a Honda lawnmower because that's simply the king of lawnmowers, let's just say. But it has much more quality than the stuff we fly.

[00:38:19] And that's also part of the appeal of motorized glider flying or even ultralight flying, because not everything is that perfect

[00:38:32] **Lucian Haas:** is. So there's still a bit of adventure involved. Yes, exactly. At the same time, you just said that thermal paragliding is still, let me put it this way for you, the king's class in a way. Yes, correct. Why? I mean, what is it that's fascinating for you right now? Well, the

[00:38:48] **Walter Holzmüller:** challenge, the thermals. I've always said, I have to go back a bit here. I've always said that the evening thermals, where there's a slight lift over a large area, that's what I like the least. I like the first thermals at 9 a.m. best, where you have to center really well and tight, where you use those thermals to gain altitude, for example, to land again. That's also something. Top landings. That's also a great thing for me. And for that reason, this thermal flying in the first hour of thermals is my favorite, not in the last, where everyone is up there

[00:39:42] **Lucian Haas:** can stay. You know what I mean? It means you're always fascinated by these technical, well, flight-related challenges, where you have to have a very special, specific feeling, or where you have to know, how do I maybe get the glider to the edge of a stall, but knowing that I can still somehow milk this small, tight thermal out right now. And then that's the game. Yeah,

[00:40:05] **Walter Holzmüller:** this game, exactly. And it was the same with gliding. Once it went really well in the late afternoon, I didn't enjoy it anymore. But I always wanted to be the first one out and then also at the top. And to stay up there. That was always important to me. To be the first one who can stay in the air. Without an engine, just in the thermals.

[00:40:31] **Lucian Haas:** Especially when it comes to being first. I read that you also participated in the first edition of the Red Bull X-Alps back in 2003. Yes. There's a rumor that it was your honeymoon. Yes, exactly. Was that really the case?

[00:40:44] **Walter Holzmüller:** Yes, that was my honeymoon, exactly.

[00:40:47] **Lucian Haas:** And how did your wife feel about this adventure?

[00:40:50] **Walter Holzmüller:** Well, just like me, because we were active together. My wife coached me, so she...

[00:40:59] **Lucian Haas:** was there with me. So she was your supporter in that case. Yeah, exactly. But did she also think it was great as a honeymoon? Or did she say, well, okay, now I've married this flight-crazy man, now I guess I have to follow him on this Red Bull X-Alps too.

[00:41:14] **Walter Holzmüller:** No, no, we were completely in agreement there. We were 100 percent in agreement. That was also hers, it was probably equally important to all of us. What fascinated you about this task back then? Well, I wanted to know how it works, how long you just walk—I didn't know that. And how it works with your feet, with the shoes; that's also a long process, knowing what your shoes have to look like, what kind of shoes you need, for example. Or how you pace yourself, how long you walk, how little sleep you need—I didn't know any of that.

[00:42:06] And what really fascinated me as well was when you're climbing a mountain at around 2 a.m. at night. Yeah. And in Verbier, there were almost 2,000 meters to do. And at that point, I didn't care about the time at all. You know, the time suddenly doesn't matter anymore. You keep going and it actually doesn't matter if you have to walk for another 3 hours or 5 hours up the mountain. You don't really care. And having that experience, that was a great experience for me too. It was completely...

[00:42:50] **Lucian Haas:** a great experience. I also have to say, during the first Red Bull X-Alps, the regulations weren't nearly as strict as they are today. I believe you weren't obligated to take a break at night from, say, 10 p.m. to 5 a.m., but you could have also run through every night, right? Yes, correct. Did you actually make it to Monaco back then? No, wait, I think we were still missing 160 kilometers. And did you consider participating in later X-Alps again, or was it more like, I've tried it once now, I know what to expect, and it doesn't really appeal to me anymore?

[00:43:28] **Walter Holzmüller:** Yeah, I'm the type of person for whom health is a very important factor. And I knew that if you're too ambitious, it comes at the expense of your health. I noticed that I was getting there, and I kept hitting my limits. I landed in thunderstorms twice where I thought, man, that was close. But I really pushed it to the very last minute, yeah. And then I said, okay, that's it, that's fine.

[00:44:13] I said, yeah. If I were 25 right now, I would have definitely done that several times. But I've become incredibly comfortable with age, you know, I just didn't want to put myself through those hardships anymore. There are things I do now that just cause more

[00:44:35] **Lucian Haas:** fun. Because you just said you're actually a very cautious person or that you pay a lot of attention to your health. Have you ever had a negative experience with paragliding, in the sense that you actually got injured? I already had a tibia and fibula...

[00:44:50] **Walter Holzmüller:** broken. And it was at the Kitzbühlerhorn during a top landing. I wasn't aware of it because the Kitzbühlerhorn is very pointy. And I had a bit of wind. I had already flown and landed back up there. That was early in the morning. That means there was quite a bit of wind. And I underestimated that on a very pointy mountain, the wind becomes less of a lift component and is instead swept around. And I was flying toward the ground at a much higher speed than if it were a wider lift band.

[00:45:35] And I underestimated that a bit. And then there was also this large rock formation there. That was just too much for my tibia and fibula. I broke my tibia and fibula. That was my only crash, so to speak, where I got injured. But I've had experiences again and again where I thought, "You have to be careful in the future." Where things don't always go well. But I didn't get injured. You have...

[00:46:17] **Lucian Haas:** And I underestimated that a bit. And then there was this huge rock formation there too. It was just too much for my tibia-fibula. I broke my tibia-fibula. That was my only crash, so to speak, where I got injured. But I've had experiences again and again where I thought, you have to be careful in the future. Where things don't always go well. But I didn't get injured. You've... worked as a test pilot for Nova for years too. Yes. But I never really experienced any precarious situations. Well, actually, I did. I

[00:46:26] **Walter Holzmüller:** I've also been inside the canopy before, where I couldn't really free myself anymore. That means I slipped out again. But then I was with my feet up and my head down. And I crashed into the water. And if you have the right fall speed, the water is also very hard. And I felt that back then too. It was good,

[00:46:53] **Lucian Haas:** that you still had a helmet, so to speak. Even during the water landing.

[00:46:57] **Walter Holzmüller:** Yeah, yeah, okay. I think the helmet is the lesser of two evils now. I know what happened to my colleagues who had something similar happen to them. They were...

[00:47:15] Broken ribs, broken vertebrae, cervical spine fractures.

[00:47:19] I don't know if someone had a concussion, I really don't. I don't think the helmet would necessarily be the most important thing in this case. But the forces exerted on the body during that are, under certain circumstances, very, very large. Maybe I also had a bit of good preparation through my judo or motocross riding, which I did for many years. Maybe I had a bit more body tension that saved me from injuries there or there once. Could be, yeah.

[00:48:01] **Lucian Haas:** Besides your work there as a test pilot, you also worked as a safety trainer for many years. Yes, that's right. And you became known to me in discussions about a very specific descent maneuver that even bears your name, or at least some people gave it that name, saying, "Yes, that's the Holzmüller spiral." What is that all about?

[00:48:28] **Walter Holzmüller:** I'm going crazy that you're so well-informed. I've really only heard of the Holzmüller-Spirale once before; I'd never heard of it until now. For me, it was just called the held collapse in the program. And the Holzmüller-Spirale, I'm only hearing that for the first time, and now for the second time from you. It's truly sensational how well-informed you are. Yes, for myself in competition, when it got stormy and I had to come down, I couldn't put too much strain on my lines—those thin, unmantled lines. So I had to come up with something: how can I spiral down without overstraining my lines?

[00:49:21] And that was this held collapse that I constantly had to do in competition for safety reasons, because there were often thunderstorms or because of the rule that you're not allowed to fly over 150 meters above ground over the finish line. I flew this held collapse over and over again and realized, man, that's easy, that's just simple, and I then incorporated it into the SIV training. And

[00:49:56] **Lucian Haas:** What does a one-sided collapse spiral mean? Do you pull down the whole thing, like half a wing, on one side and then spiral in the direction of your collapsed wing, or is the outside of the wing collapsed?

[00:50:10] **Walter Holzmüller:** No, the inside is collapsed, the completely normal reaction of a glider, which means usually it's necessary to collapse more than 50 percent, so a bit more than half, and this collapse, you don't let it go free, that is, the riser or the lines you're holding in your hand, you don't let them out so that it doesn't reopen.

[00:50:38] and you dose the sink rate via the brake on the open side, which would also stay in a pleasant range even if you didn't dose it, meaning the downward force isn't as great as if you were flying a normal steep spiral.

[00:50:57] **Lucian Haas:** But isn't the load on the lines on the outside, which is still open, still very high anyway, so that you'd actually have to fear that the lines might stretch a bit too much? Overall, the

[00:51:14] **Walter Holzmüller:** The cold collapse spiral has less centrifugal load. With the open glider spiral, the load is on the inner wing, meaning in a right turn it's on the right side of the wing, and the outside wingtip cuts under and has no load or hardly any load. With the cold collapse, it's the other way around. There, the inside is relieved and the outside is under load, but with much less centrifugal force, i.e., centrifugal load. The lower centrifugal load is the advantage.

[00:51:49] **Lucian Haas:** You have less centrifugal load, which means less tension on the lines, but because you've already collapsed one half or maybe even more than half, a significantly higher weight is still hanging on the remaining lines than usual. Yes,

[00:52:02] **Walter Holzmüller:** but with the

[00:52:05] **Lucian Haas:** ...you have that with the normal spiral too. Because you think everything just hangs on the inside for you? Right, yes. Would you still recommend pilots use your form or this Holzmüller spiral today? And if so, in which cases at all? We have the held...

[00:52:24] **Walter Holzmüller:** collapse spiral always trained. That means it was always part of our SIV training. And even in the last rounds, when I do SIV training now, nothing has changed there either. That means we would push it just as much, because it is a physically - and line-friendly descent.

[00:52:44] **Lucian Haas:** Why hasn't this form of the spiral become more established? I think it already has...

[00:52:50] **Walter Holzmüller:** established. At least, pilots have told me that it's just been established in the school, in

[00:53:00] **Lucian Haas:** at a flight school there, also be trained. Regarding the SIV training, you do that significantly less than before; I think only on request now, if the clubs ask you or something like that. What other goals do you have today in your flying? Do you mainly just want to accompany the Waldrapp in the summer now, and that's your main purpose? Or are there other plans that you have for yourself? Well, I was before

[00:53:28] **Walter Holzmüller:** five years ago, I had a severe herniated disc and was very handicapped, both in terms of flying and moving in general, and with sports. I've only been really fit again for three years, and two years ago—or I think it was about two years ago—I had my spine checked by a specialist. I wanted to know what it looked like for the next seven years, because the Waldrappe project is going to run again over the next seven years, and whether I could even put that project on my spine for the future. And it was confirmed to me that my spine is apparently like that of a 40-year-old, so for me, the next seven years are the Waldrappe project.

[00:54:27] what I have fixed now, what I still want to do if everything continues as it has been done so far. Because, in terms of my capacity for requirements, this is currently the most fun, and also checking the weather, keeping the equipment in order, planning the route—yes, simply this Waldrapp project is like for me

[00:55:00] tailor-made. You know what I mean?

[00:55:02] **Lucian Haas:** Yeah, that's where all your qualities come together in a way. You're a technician, you have to master engine mechanics. You're a meteorologist, you have to master the weather. You're a thermals pilot, you have to show the forest raptors how to circle properly and so on, and you have to be able to do that everywhere. If you do this for another seven years—if I counted correctly, you're 63 now—then you'll be 70. It's a nice thought to say, maybe then, or at least you'd say that's retirement age, and in that field, you're still flying anyway, and also with a project where you say, this somehow still makes sense, it really fulfills you, because then you're not just flying for yourself, but you're saying, I'm doing this for the birds too, so that they have a future.

[00:55:46] **Walter Holzmüller:** Yes, yes, but I'm very, how should I put it, I'm already very selfish there. For me, my fun, my fun counts for even more now. If it didn't make that much fun in terms of flying, I probably wouldn't have done the project a long time ago. But that's exactly where I notice that if the birds have fun with me while flying, and the project is still meaningful,

[00:56:31] what I believe at least for today,

[00:56:35] You know, it all sort of fits together. And that's also the reason why I'm thinking about other things; I'd really like to do more hike and fly.

[00:56:51] You know, I'm basically a mountain biker, so I really enjoy mountain biking, but I also want to push myself more to go into the mountains with a bike-hiker. That's something I want to do more often in the future.

[00:57:07] **Lucian Haas:** want to. And the Valtra project as a big one,

[00:57:12] at least a summer project where you say, you have to invest quite a lot of time into training and flying with the birds. Exactly. So, as a final question, is flying with the birds—with the bearded vultures—in that moment, as a pilot, you often have this dream of wanting to fly like a bird. Now, you certainly don't fly like a bird with a motorized glider, but actually, flying with the birds, do you say that in some way you're equal to them in the air, if not even the boss of them at that moment? Is that a feeling that makes you proud and fulfilled? No, it doesn't make you proud,

[00:57:56] **Walter Holzmüller:** but I can tell you that I really do feel like a bird, because when I'm flying with the birds, I don't think about "flying" at all; I just do it and I'm at one with my trike, and I don't even notice anymore that it's actually an aluminum tube frame with a gasoline engine inside. I'm not aware of that at all; for me, at the point where we're in the air with the birds, only the bird and I matter. Everything else is basically blocked out. It's so ingrained in me that I don't think about the aircraft—I don't think about an engine failure either, of course I always have to account for an engine failure, but I don't think about the trike or the controls or the throttle anymore, it all happens automatically.

[00:59:00] I don't have to think about that. It's just like driving a car; the shifting happens automatically. So, if I have a manual gear stick and I fly a lot, I don't have to think about exactly how I have to control my aircraft, it all happens automatically. I don't need to think about anything at all. I'm completely in sync with the aircraft.

[00:59:32] **Lucian Haas:** So, just the bird and me. A lovely closing word from you, Walter. Thank you for your story about the Valtra project, your history, and the way you—you can almost get jealous—of being able to fly so close to birds, or fly with them, so that they get so close to you that you're really flying eye to eye and saying, "In this moment, I have a real connection to them." That must be something truly special. Yes, it is something very special, yes. Walter, may you experience many more such special moments over the next seven years. May your 40-year-old spine hold up as much as possible, and that you definitely keep having fun and all the best to you. You're very welcome, thank you very much.

[01:00:17] **Walter Holzmüller:** And I enjoyed talking with you.

[01:00:27] **Lucian Haas:** That was episode number 67 of Podz-Glitz, featuring Walter Holzmüller in conversation with Luzi. If you want to learn more about the Waldrad project and Walter's other adventures, check out the show notes for this episode on the Lu-Glitz blog. I've put together a series of further links there. You can find Lu-Glitz online at [www.Lu-Glitz.blogspot.com](http://www.Lu-Glitz.blogspot.com). Lu-Glitz is spelled Lu-Glitz. There are dozens of other episodes of Podz-Glitz with interesting stories from the world of paragliding. You can find them at [www.Lu-Glitz.blogspot.com](http://www.Lu-Glitz.blogspot.com), on Lu-Glitz and Soundcloud, and everywhere else there are good podcasts. By the way, Podz-Glitz and Lu-Glitz are completely ad-free

and accessible without any paywall.

[01:01:14] Still, I have to find a way to finance my work so that I can continue to provide you with new content in the future. If you feel well-informed or well-entertained as a listener and reader of mine, I would be happy if you would give something back as a supporter when the opportunity arises. Your one-time or recurring contribution is entirely up to you. In other words, you can give as much as you want. For those who can't decide, I have a completely non-binding suggestion. How about one euro per podcast episode and two euros per reading month on Lu-Glitz? Of course, you are welcome to listen to a few episodes first and read Lu-Glitz over several months and then make a lump-sum contribution. Payments are very easy via PayPal or bank transfer.

[01:02:01] You can find all the necessary information at [www.Lu-Glitz.blogspot.com](http://www.Lu-Glitz.blogspot.com).

[01:02:06] Until next time. Ciao.

# Français

French · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4\_0.gguf

## Show notes

Walter Holzmüller accompagne Waldrappe lors de sa migration d'oiseaux au-dessus des Alpes. Face à face avec ces oiseaux curieux, il vit le vrai bonheur de voler.

---

«Amy und die Wildgänse» est un film de cinéma de 1997. Dans celui-ci, une jeune fille au Canada élève un groupe de jeunes oies dont la mère a été abattue par des chasseurs. Avec un cerf-volant motorisé, elle leur montre en tant que mère adoptive leur chemin de migration vers les quartiers d'hiver naturels dans le sud des États-Unis.

Ceci ne se produit toutefois pas seulement dans le film. L'Autrichien Walter Holzmüller transporte depuis plus de 10 ans de jeunes corbeaux forestiers en vol au-dessus des Alpes vers leurs zones d'hivernage en Toscane.

Le Waldrapp est une espèce d'ibis de la taille d'une oie. Elle était éteinte dans la région alpine depuis trois siècles. Désormais, une population suffisamment grande pour assurer sa survie doit y être réintroduite. Et Walter est le pilote en chef du soi-disant Waldrapp-Projekt.

Dans cet épisode numéro 67 de Podz-Glitz, le 63 ans raconte son travail. Comment il habitue les jeunes oiseaux pendant des mois à suivre son trike à écran moteur pour qu'ils finissent par voler vers le sud en plusieurs étapes au-dessus de la crête principale des Alpes. Comment il plane également avec les gypaètes barbus dans les thermiques pour atteindre une altitude suffisante. Il raconte comment les oiseaux volent littéralement tout près de lui, et comment la confiance de ces créatures en son guidage lui procure de vrais moments de bonheur.

Walter est bien plus qu'un simple papa d'oiseaux migrateurs, c'est un pilote de parapente pur et dur. Au cours de sa carrière aéronautique, il a déjà fait tout et n'importe quoi : instructeur de deltaplane et de parapente, formateur en sécurité, pilote de compétition et de test. Il existe même une aide à la descente qui porte son nom dans les cercles d'initiés : la Holzmüller-Spirale. En quoi cela consiste-t-il ? Walter explique également cela lors de l'entretien.

---

Si vous souhaitez promouvoir Podz-Glitz et le blog Lu-Glitz, vous trouverez toutes les informations correspondantes sous :

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

---

Musique de cet épisode :

Piste : Bird in Hand | Artiste : Audionautix

Bird in Hand de Audionautix est soumis à la licence Creative-Commons "Attribution 4.0".

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

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

---

Chaque épisode de Podz-Glitz est professionnellement recherché, produit et mixé pour une excellente audibilité par mes soins. Pour garantir cette qualité, je consacre bien sûr beaucoup de temps et de travail à chaque épisode. À ce rythme et avec cette profondeur, ce n'est plus un simple projet de loisir, mais cela doit être financé d'une manière ou d'une autre. Es-tu avec moi ?

---

Liens :

- Projet Waldrapp : <http://www.waldrapp.eu/index.php/de/>
- Site web : <https://www.teamholzmueeller.com/>

- Page Facebook : <https://www.facebook.com/teamholzmueller/>
- Youtube : <https://youtu.be/K-LQbpFkCVE>

---

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2021/10/podz-glidz-67-walter-und-die-waldrappe.html>

## Transcript

[00:00:03] **Walter Holzmüller:** Les

[00:00:07] Les oiseaux s'amuse énormément, sinon ils ne réagiraient pas comme ça, ils ne voleraient pas à côté de moi en me demandant, en quelque sorte : « On va où maintenant ? » Les oiseaux me montrent qu'ils aiment voler et ils m'observent aussi en permanence.

[00:00:36] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz. Des histoires issues du cosmos du parapente. Aujourd'hui, avec Walter Holzmüller et Lucian Haas au micro. Amy et les oies sauvages est un film sorti en 1997. On y voit une jeune fille au Canada élever un groupe de jeunes oies dont la mère a été abattue par des chasseurs. Avec un deltaplane motorisé, elle leur montre en tant que mère adoptive leur route de migration vers les quartiers d'hiver naturels dans le sud des États-Unis. Mais ce genre de chose n'arrive pas seulement au cinéma. L'Autrichien Walter Holzmüller accompagne depuis plus de dix ans des jeunes vautours fauves en vol au-dessus des Alpes vers leurs zones d'hivernage en Toscane. Le vautour fauve est une espèce d'ibis de la taille d'une oie.

[00:01:23] Dans la région alpine, elle était éteinte depuis trois siècles. Désormais, on veut y réimplanter une population suffisamment grande pour assurer sa survie. Et Walter est le pilote en chef du soi-disant projet Waldrab. Dans cet épisode numéro 67 de Podz-Glidz, le sexagénaire raconte sa méthode. Comment il habitue les jeunes oiseaux pendant des mois à suivre son trike à voile motorisé pour finir par voler vers le sud au-dessus de la chaîne alpine principale en plusieurs étapes. Comment il plane également avec les Waldrappen dans la thermique pour atteindre une altitude suffisante. Il décrit comment les oiseaux volent littéralement tout près de lui et comment la confiance de ces créatures envers son leadership lui procure de vrais moments de bonheur.

[00:02:08] Walter est bien plus qu'un simple papa des oiseaux migrants. C'est un parapentiste pur et dur. Au cours de sa carrière de pilote, il a tout fait : instructeur de deltaplane et de parapente, formateur en sécurité, pilote de compétition et de test. Il existe même un dispositif de descente qui porte son nom dans les cercles d'initiés : la spirale Holzmüller. Walter explique également ce qu'il en est lors de notre entretien. Si ce podcast vous plaît, vous pouvez soutenir mon travail de différentes manières. Vous pouvez aider à faire connaître Podz-Glidz, par exemple via des liens sur les réseaux sociaux ou en recommandant le podcast à vos amis pilotes lors de vos discussions sur le chemin vers le décollage. Bien entendu, vous pouvez aussi soutenir financièrement Podz-Glidz et le blog associé Lu-Glidz.

[00:02:56] Tu peux découvrir comment devenir un contributeur très simplement et sans aucun engagement sur le site de Lu-Glidz, plus précisément sur la page "Fördern".

[00:03:07] Walter, c'est quoi un Grand Corbeau ? Un

[00:03:10] **Walter Holzmüller:** un oiseau ibis qui s'est éteint il y a environ 200 ans. Et avec nous, les Motorschirm, c'est-à-dire avec nos appareils de vol ultraléger, ils réapprennent maintenant le comportement grégaire. On les emmène ensuite dans la zone d'hivernage.

[00:03:35] **Lucian Haas:** dans la Toscane du Sud. Ça veut dire que les oiseaux ne sont pas totalement éteints. Ils vivaient encore quelque part. Mais dans nos régions, là où ils ont vécu autrefois, comme en Allemagne, en Autriche et ainsi de suite, ils n'y étaient plus depuis des siècles.

[00:03:48] **Walter Holzmüller:** Il est considéré comme éteint parce qu'il reste moins de 200 oiseaux sauvages. C'est pour ça qu'on le considère comme éteint. Je ne peux pas dire exactement comment ça se passe. Parce que là, je suis moins... Je suis plutôt le pilote, celui qui montre la route aux oiseaux, en quelque sorte. Je ne connais pas les détails sur leur mode de vie ou sur le fonctionnement précis de ces oiseaux. On a besoin d'environ 300 oiseaux migrants et on n'en a pour l'instant qu'environ 120. C'est pourquoi le projet sur le corbeau des bois va durer encore 7 ans.

[00:04:35] **Lucian Haas:** prendra encore 7 ans.

[00:04:38] Fascinant. Je trouve le corbeau des bois fascinant. Ils ont déjà une apparence très particulière.

[00:04:43] **Walter Holzmüller:** Eh bien, pour la première chose. Ce qui m'a vraiment fasciné au début, c'est la tâche de mener ces oiseaux au-dessus des Alpes et de l'Apennin jusqu'en Toscane méridionale. Pour moi, c'est là que réside la véritable aventure. Car nos parapentes, nos parapentes motorisés, ne sont pas vraiment faits pour la thermique. Et nous volons à 100 % en thermique avec la

[00:05:14] **Lucian Haas:** Corbeau des bois. Les corbeaux des bois sont... Alors, ils battent à peine des ailes ? Ce sont donc principalement des planeurs thermiques ?

[00:05:22] **Walter Holzmüller:** Eh bien, le vol thermique est nécessaire pour atteindre de plus grandes altitudes. Parce qu'avec la seule force musculaire, ils finiraient par manquer d'énergie. Ça veut dire qu'ils n'auraient pas la possibilité de voler très haut. En d'autres termes, ils ne pourraient pas voler à 2000-3000 mètres avec leurs muscles. Ils ont besoin de la thermique pour ça. Mais c'est la même chose pour les cigognes et les aigles. Je pense que c'est tout à fait similaire. Ils sont aussi trop paresseux pour prendre de la hauteur uniquement avec leurs muscles. Ils préfèrent aussi chercher

[00:06:01] **Lucian Haas:** la thermique. Mais pour bien comprendre maintenant. D'abord, tu voles avec un Motorschirm, c'est-à-dire avec un moteur-trike. Tu passes devant ces gypaètes barbus et tu leur montres en gros la direction où ils doivent aller. Ou comment est-ce qu'on est censé se représenter ça ?

[00:06:16] **Walter Holzmüller:** Eh bien, on imagine ça comme si les oiseaux étaient entraînés. Ça veut dire qu'ils doivent d'abord s'habituer à l'appareil de vol. Et ils doivent aussi avoir le besoin de me suivre. Et les deux se font pendant l'entraînement. Le personnage principal ici, c'est la mère nourricière. Ça veut dire qu'il y a deux mères nourricières pour ce projet de gypaète barbu qui entraînent les oiseaux. Et à la mi-août, c'est le moment où les oiseaux prennent du plaisir à voler avec l'aile à moteur. Et on essaie alors d'attirer ou d'enthousiasmer les oiseaux vers le sud.

[00:07:05] Parce que c'est comme dans le démo. Dans la plupart des entraînements, la récompense, c'est la nourriture. Ça veut dire que si les oiseaux volent bien avec nous, ils ont de la bonne nourriture le soir.

[00:07:18] **Lucian Haas:** Mais comment on fait pour qu'un oiseau suive un aile à moteur ? C'est bruyant, ça fait un boucan d'enfer, et ça ne ressemble pas du tout à un corbeau à bec jaune ou quelque chose comme ça. Comment ça marche ? Eh bien, avec l'entraînement.

[00:07:33] **Walter Holzmüller:** On s'entraîne généralement trois à cinq fois par semaine. Avec les oiseaux à partir de juin. Ça veut dire que les oiseaux éclosent début avril. Et à partir de juin, on les entraîne à l'appareil de vol. Et là, il est bien sûr important que les oiseaux s'amuse aussi. Sinon, ça ne fonctionnerait pas bien.

[00:07:57] **Lucian Haas:** Mais quand tu dis que vous commencez l'entraînement en juin, tu es toujours là aussi. Tu viens avec ton trike et tu passes entre les oiseaux, de haut en bas. Pour qu'ils entendent au moins le moteur. Ou comment ça se passe ?

[00:08:12] **Walter Holzmüller:** Oui, exactement, c'est comme ça qu'on fait. On commence d'abord par l'entraînement. On habitue les oiseaux au bruit d'abord. Et aussi à l'aile, bien sûr. Et plus tard, on ne décolle qu'à 50 mètres. Et là, les oiseaux ont le temps de nous suivre. Même à pied. Ou déjà avec quelques petits sauts. Et on élargit de plus en plus comme ça. Jusqu'à ce qu'on effectue déjà des vols de 90 kilomètres pendant l'entraînement.

[00:08:51] **Lucian Haas:** Ce sont juste des vols en cercle que vous faites, alors ?

[00:08:53] **Walter Holzmüller:** Exactement. Dans toutes les directions. À différentes altitudes. On essaie de rendre le profil d'entraînement aussi exigeant que possible. Ces derniers jours. Parce que lors de la migration, ça passe directement au-dessus des Alpes. Comme par exemple cette année par le Pfitscherjoch. Et là, on a besoin de monter bien au-dessus de 2000 mètres. C'est de la haute montagne. Et là, on doit enthousiasmer les oiseaux, nous

[00:09:23] **Lucian Haas:** à suivre. Tu viens de dire que c'est aussi surtout une question de voler en thermique. Est-ce que la corbeille peut le faire naturellement ? Ou est-ce que tu dois travailler avec ton aile à moteur ? Peux-tu aussi leur

montrer où se trouve la thermique ? Et qu'il faut effectivement faire des cercles dans une telle thermique pour monter ?  
Tout

[00:09:41] **Walter Holzmüller:** Ce n'est pas si difficile. Ça veut dire que l'envie de voler en thermique est déjà là dès le début. Mais il faut aussi laisser du temps aux oiseaux pendant l'entraînement. Ou plutôt, on essaie de confirmer que les oiseaux font bien ces cercles en thermique, et de les y encourager. Ça veut dire que plus les oiseaux volent en thermique, plus il est facile de prendre de la hauteur pendant la migration. Mais en principe, ils le feraient déjà d'eux-mêmes.

[00:10:16] **Lucian Haas:** Si j'ai bien lu, tu as déjà guidé de tels corbeaux forestiers à travers les Alpes pour la douzième fois cette année.

[00:10:23] **Walter Holzmüller:** Oui, oui.

[00:10:24] **Lucian Haas:** Comment est-ce que ça s'est passé au départ pour que tu deviennes le pilote en chef pour ces instructions de migration ?

[00:10:31] **Walter Holzmüller:** En 2006, le chef de projet m'a appelé pour savoir si je voulais présenter mon appareil. Parce qu'ils cherchent un appareil capable de voler durablement à une vitesse de 40 km/h. À deux places. Et je savais déjà à l'époque, aha, voler à 40 km/h à deux places, seul un hélicoptère peut le faire durablement. Ou alors mon trike à aile motorisée. Parce qu'à l'époque, j'avais déjà cette aile spéciale de Nova, qui était une taille surdimensionnée, une taille surdimensionnée très, très grande.

[00:11:17] Il s'agit de ces 50 mètres carrés. C'est déjà énorme pour un parapente. Et on y accroche 390 kg. Et là, le truc vole dans la thermique. Magnifique. Enfin, à condition bien sûr que la maniabilité soit bonne aussi. Et dans ce cas, la maniabilité est bonne. On peut y faire un peu comme avec un parapente normal, utiliser la

[00:11:44] **Lucian Haas:** utiliser la thermique. Pourquoi avais-tu déjà une aile à moteur aussi grande à l'époque ? C'était pour quoi cette grande surface ? Quelle était l'idée derrière ?

[00:11:55] **Walter Holzmüller:** Eh bien, je pense que l'idée était en fait un peu une erreur. À savoir, celle de Hannes. Hannes et moi voulions construire une aile à moteur. Alors, Hannes s'appelle Hannes Papesch. Hannes Papesch, exactement. Il voulait construire une aile à moteur de 44 mètres carrés. Et quand l'aile, le prototype, est arrivé, on a vu qu'elle était énorme. Elle était bien, bien plus grande que ce qui était prévu au départ. Et puis, le truc a déjà volé. On a dû encore changer quelques petits détails pour qu'elle soit suffisamment sûre. Je me souviens encore qu'elle avait un comportement d'entrée en vol très mauvais.

[00:12:42] Et en termes de pilotage, c'était aussi un sacré défi de l'orienter dans la bonne direction, parce qu'on en a besoin pour voler en thermique. Et on y est parvenus. Pendant ce temps, Johannes Fritz, le chef de projet de l'équipe Waldrappe, m'a appelé pour me demander si je voulais présenter mon appareil. Je me suis dit, bah, il a entendu dire qu'on avait quelque chose de spécial. Alors je lui ai dit que j'étais libre lundi. Il m'a répondu que non, qu'il y en avait déjà un autre lundi. Je lui ai demandé qui venait. Il m'a dit, bah, un gars d'Haute-Autriche. Ah, je lui ai dit, Hans. Il m'a répondu, oui, le Hans Neudorfer.

[00:13:29] Alors, tout de suite, tu sais, je connais la scène et j'ai tout de suite su qu'avec les 32 mètres carrés, il ne pouvait pas voler aussi lentement. Mardi, il y en avait un autre de Styrie. Je le connaissais aussi. Et jeudi, c'était mon tour de présenter mon appareil. Et on a volé avec le Waldrapp, avec les plus âgés. Et ça a tout de suite bien fonctionné. Et j'ai demandé à Johannes : « Bon, est-ce que ça a aidé quelqu'un ? » Et il m'a dit : « Non, personne n'a réussi, la vitesse. À savoir voler à la vitesse lente du Waldrapp, c'est-à-dire à 40 km/h. » Il m'a dit : « Non, personne n'a réussi. » Ils étaient tous trop rapides. Eh bien, de cette façon, je n'ai pas seulement mis mon appareil à disposition pour le projet Waldrapp, mais aussi mes performances depuis 2006.

[00:14:30] Alors, en 2007, on a fait la première migration.

[00:14:34] **Lucian Haas:** Mais est-ce que ça veut dire que depuis ce temps, chaque été, tu consacres une grande partie de ton temps de vol, ou d'une certaine manière, à la disposition du Waldrappen ? Parce qu'il faut d'abord les entraîner, tu dois voler avec eux. Et ce n'est qu'à la fin, en août, que tu fais vraiment la grande migration, où on se dit : maintenant, on

part d'Autriche jusqu'en Toscane.

[00:14:55] **Walter Holzmüller:** Oui, exactement, exactement. Enfin, on partage normalement l'entraînement. Le chef de projet et moi, il fait voler aussi un deuxième appareil identique. Donc aussi un Exciter avec Nova Big Max.

[00:15:11] Et cette année, il a eu une fracture de la clavicule en faisant du VTT. Du coup, j'ai pu faire toute la formation de vol. Genre, complètement du début à la fin. C'était plutôt correct parce qu'on a fait le décollage à Seekirchen. Là, je n'avais pas beaucoup de distance pour voler. Ça n'a pas demandé énormément d'efforts.

[00:15:39] **Lucian Haas:** Et si quelqu'un te demande maintenant quel est ton métier, tu réponds que tu es dresseur d'oiseaux.

[00:15:44] **Walter Holzmüller:** Non, non, je suis paraglidiste de base. Mais j'ai aussi un job dans la technique et dans le domaine de l'ULM, donc le vol à voiles, au DULF, la Fédération allemande d'ULM. Je suis donc assez flexible là-dessus. En gros, tout ce qui va jusqu'à 600 kilos, sauf les gyrocoptères ou les hélicoptères, que je ne pilote pas. Les gyrocoptères et les hélicoptères, je les ai déjà faits, mais ça ne m'a pas fait très plaisir. Je suis plutôt un pilote de thermique. Je dois un peu ressentir l'air.

[00:16:31] **Lucian Haas:** On reparlera peut-être tout de suite de tes autres aventures aériennes et de tout ce que tu pilotes. Restons un instant sur les corbeaux des bois. À quel point est-ce dangereux pour les oiseaux, au juste ? Je veux dire, tu es là avec une aile motorisée avec une hélice. Est-ce qu'il y a déjà eu des situations périlleuses ? Qu'ils soient peut-être venus trop près de toi ? Oui, oui, il y en a eu.

[00:16:57] **Walter Holzmüller:** Ils s'approchent beaucoup trop près, presque à chaque minute. Ça veut dire qu'il faut faire une attention de dingue, parce que les oiseaux finissent par apprendre qu'ils n'ont pas peur de l'aile ni du trike. Et là, il n'y a absolument aucun respect pour les suspentes de l'aile, ni pour l'hélice. On a protégé l'hélice avec une cage et un filet tout autour. Ça veut dire qu'aucun oiseau ne peut y entrer. Mais les suspentes du parapente sont libres et on ne peut pas vraiment les protéger comme ça. Ça arrive de temps en temps, enfin pas encore cette année.

[00:17:44] Mais il est déjà arrivé que des oiseaux se coincent dans les suspentes, puis ils trébuchent comme ça et ressortent par l'arrière, et doivent alors recommencer. Non, je plaisante ! Enfin, ils trébuchent juste. Mais il est aussi déjà arrivé qu'un oiseau se coince les pattes dans les suspentes, et là, il a fallu soit atterrir, soit quitter le siège du pilote en plein vol pour sortir l'oiseau de là-haut. On a

[00:18:19] **Lucian Haas:** on l'a déjà fait aussi. Quitter le siège du pilote, ça veut dire que tu te tiens debout dans ton trike pour le sortir ? Oui, oui. Est-ce que ce n'est pas aussi super dangereux pour toi ? Non,

[00:18:31] **Walter Holzmüller:** Le truc vole très stable. Ça veut dire qu'il faut se représenter ça comme si le risque d'auto-envol était un peu plus faible que sur une aile normale. Et grâce à ça, on peut carrément lâcher les suspentes de direction une fois, pendant deux minutes, tant que les conditions sont relativement calmes. Et le levier de gaz, on le met aussi sur montée ou sur zéro. Et là, on peut tranquillement être loin du site pendant quelques minutes, enfin, loin du siège du pilote. Le truc vole alors très stable tout seul.

[00:19:13] **Lucian Haas:** Mais tu n'es pas attaché d'une manière ou d'une autre, tu... Non, alors pas du tout. Tu te balades en gros juste comme ça sur ton trike ?

[00:19:22] **Walter Holzmüller:** Oui, on ne peut pas le voir comme ça maintenant. Enfin, je monte sur le siège du pilote ou sur une barre. Mais je n'ai pas besoin de me pencher complètement vers l'extérieur ou quelque chose comme ça. Non, ce n'est pas si grave.

[00:19:41] **Lucian Haas:** Sur la page du projet waldrab.eu, j'ai lu que tu avais dit juste cette année, après un vol d'entraînement, que ces oiseaux te faisaient peur. Pourquoi ? Parce que les oiseaux sont tellement

[00:19:56] **Walter Holzmüller:** ont volé aussi bien que jamais. On n'a pas eu à interrompre un seul décollage. On n'a pas eu un seul... Enfin, on a fait chaque projet, chaque entraînement, sans que les oiseaux ne nous...

[00:20:20] ...obligés de passer au plan B ou d'entraîner en dehors du programme, ou d'interrompre une séance. Les oiseaux étaient simplement toujours là, comme s'ils étaient parfaitement entraînés ou dressés. Ils n'ont vraiment fait aucun souci, ils ont fait tout ce qu'on voulait.

[00:20:45] Et que les oiseaux volent si parfaitement avec nous, je ne l'aurais jamais imaginé. Jusqu'à présent... je n'aurais jamais pensé que c'était possible que les oiseaux fonctionnent aussi bien.

[00:21:01] **Lucian Haas:** À quoi est-ce que ça est dû, le fait que ce soit si bien cette année ? Enfin, si tu l'as fait pendant douze ans ou douze fois déjà, et que tu es toujours là depuis 2007, peut-être que tu as aussi acquis beaucoup plus d'expérience avec le temps, au point de te dire que ton entraînement fonctionne bien mieux que ce que j'ai fait il y a dix ans.

[00:21:18] **Walter Holzmüller:** Oui, oui, oui, c'est ça. Mais je pense que c'est avant tout grâce aux Ziehmüttern. C'est-à-dire que l'entraînement des Ziehmüttern, ça va être le facteur déterminant. Mais sur quoi ça repose exactement, on ne le sait pas non plus. On s'est déjà posé la question. Mais c'est sûr que ça vient d'une manière ou d'une autre des Ziehmüttern, qui rendent l'entraînement si parfait.

[00:21:47] **Lucian Haas:** Si bien ils l'ont fait si parfaitement. Eh bien, tu as aussi dit pour survoler les Alpes. Cette année, tu as sauté du bout du Zillertal vers le sud... Oui, exactement, par le Pfitzschjoch. Jusqu'à 2800 mètres de dénivélé, j'ai lu ça. Et justement, ce dénivélé, je trouve ça une histoire passionnante, parce que normalement, quand on rencontre des pilotes de motorschirm, le fait de chercher de la thermique n'est pas du tout très courant pour eux. Et dans quelle mesure peut-on voler en thermique de manière correcte avec un tel motorschirm-trike ? Eh bien,

[00:22:24] **Walter Holzmüller:** C'est justement pour ça, parce que j'ai toujours été passionné par la thermique dès le départ. Et avec toutes ces années de compétition, j'ai en fait grandi avec la thermique. Pour moi, passer à ce trike à voile motorisé n'est donc pas un si grand saut. Bien sûr, en thermique, je préférerais piloter un parapente sans motorisation, sans trike lourd. Mais quand on vole beaucoup, on finit par s'y habituer et on se sent un peu fusionnel avec son appareil. En plus, on n'a pas vraiment le temps. Quand on a les oiseaux avec soi, on n'a pas le temps de penser à voler.

[00:23:12] On fait ça tout simplement.

[00:23:13] **Lucian Haas:** Ça veut dire que c'est vraiment, tu ne regardes que les oiseaux, et le reste du vol, c'est juste une question d'instinct ? Oui, exactement, exactement.

[00:23:21] **Walter Holzmüller:** Alors, je fais juste en sorte qu'on garde une certaine distance avec les suspentes, en général 20 cm de distance suffisent. C'est à cette distance que les oiseaux volent habituellement près des suspentes, de l'aile ou même de moi. Pour moi, il n'y a aucun danger du tout. Le danger pour le trike est aussi faible. Il y a parfois des chocs, surtout sur la roue avant ou sur ma cuisse. Mais si les oiseaux entrent en collision avec les suspentes, là c'est dangereux. Et dans ce cas, j'essaie de garder une distance de, disons, au moins 20 cm.

[00:24:05] ou alors en thermique, bien sûr, il y en a encore beaucoup plus, parce qu'il y a un peu d'agitation qui s'installe. Donc en thermique, quand on vole, il arrive parfois simplement que l'oiseau s'échappe et tourne dans le mauvais sens. Et ça devient compliqué quand tous les oiseaux ne tournent pas dans la même direction.

[00:24:25] **Lucian Haas:** À quel point les corbeaux des bois sont-ils bons pour voler en thermique ? Est-ce qu'ils te font régulièrement perdre de l'altitude ? À la fin de la

[00:24:30] **Walter Holzmüller:** Migration, oui, mais pas au début et pas pendant toute la migration. Ça veut dire qu'ils ont besoin d'un certain temps avant de devenir vraiment bons. Ça

[00:24:42] **Lucian Haas:** ça veut dire qu'ils apprennent aussi de l'expérience. Bon, maintenant avec ton mototrike, tu dis avoir une aile de 50 mètres carrés, qui a une envergure conséquente et probablement aussi un rayon de virage relativement grand pour pouvoir voler ces thermiques du tout. Est-ce que les aigles à queue rousse tournent beaucoup plus serré ou est-ce qu'ils suivent simplement ta manière de faire, donc ce que tu leur imposes ?

[00:25:08] **Walter Holzmüller:** Je ne sais pas si les oiseaux s'orientent aussi sur moi, mais on a à peu près les mêmes rayons. L'aile tourne de façon assez serrée et plus la thermique est bonne, plus les taux de montée sont élevés, plus on

peut tourner serré, et alors ils sont, enfin, c'est très harmonieux. Je pense donc que voler avec d'autres parapentistes est tout à fait similaire avec les vautours fauves. Il n'y a pas de vraie différence. Les habitudes de virage sont très semblables.

[00:25:49] Le rayon ou le diamètre du cercle n'est pas très différent de celui du parapente. Est-ce que tu as...

[00:25:57] **Lucian Haas:** alors en vol à voile, tu as aussi un vario qui bip ?

[00:26:00] **Walter Holzmüller:** Oui, j'en aurais bien un avec moi, mais comme je m'oriente de toute façon sur les oiseaux pour la thermique, et qu'on vole souvent près des pentes, par exemple là où on avait le glacier à côté, au-dessus du Pfitscherjoch, pour voler sans vario, je n'ai même pas l'idée de l'allumer. Mais quand on tourne en thermique en terrain libre, alors je l'allume, parce que je l'ai toujours avec moi et là, c'est une grande aide.

[00:26:40] **Lucian Haas:** Dans quelle mesure les oiseaux t'aident-ils en retour pour le vol en thermique ? Est-ce qu'ils volent parfois devant et tu les vois déjà tourner, et tu te dis : « OK, alors je monte avec eux maintenant » et ils te suivent à nouveau ? Est-ce que c'est comme ça ?

[00:26:53] **Walter Holzmüller:** Un jeu d'échanges aussi ? Non, tout au contraire. Les oiseaux sont plutôt en attente. Ça veut dire que quand on a une montée, les oiseaux tournent généralement plus longtemps et moi, je pars déjà. Et les oiseaux nous suivent après. Ils sont plutôt passifs, ils s'en vont plus tard. Mais c'est peut-être aussi parce que j'essaie de faire les kilomètres prévus au programme, on a une mission à accomplir, et les oiseaux commenceraient très vite à traîner. Et alors, j'essaie de continuer à voler.

[00:27:41] Et les oiseaux font encore un ou deux tours et nous suivent ensuite.

[00:27:47] **Lucian Haas:** Ça fait combien de kilomètres au total, la distance que vous parcourez, à peu près ?

[00:27:52] **Walter Holzmüller:** Eh bien, ça fait entre 800 et 900 kilomètres, selon l'endroit d'où on part. Cette année, c'était seulement 800 kilomètres. Et combien d'étapes ou de jours vous faut-il pour ça ? Cinq étapes. Et cette année, on en a eu pour deux semaines. Quatorze ou

[00:28:08] **Lucian Haas:** quinze jours. Ça veut dire cinq étapes. Mais ça veut dire que ce sont toujours des étapes quotidiennes. Ça veut dire que vous avez été en route pendant 15 jours, mais que dix de ces jours, vous avez dû attendre que le mauvais temps passe quelque part. Non, pas

[00:28:21] **Walter Holzmüller:** D'abord, on prend un jour de repos pour que les oiseaux retrouvent leur forme. Les forces reviennent alors. Oui, exactement. Et puis, à Brixen, on a eu un foehn du nord où on a lancé une tentative sans les oiseaux pour voir si on pouvait quand même décoller ; on a vu clairement que ça ne marchait pas, car le foehn du nord nous aurait emportés vers le sud à grande vitesse, mais c'était finalement trop turbulent et le vent trop fort pour qu'on puisse décoller. Donc voilà. On essaie donc d'utiliser le vent le plus favorable possible.

[00:29:12] Mais si ce vent favorable devient trop fort, on reste au sol pour une fois et on attend un jour où il y a moins de soutien. Ou même, en dernier recours, un vent de face plus léger, ça passe aussi.

[00:29:29] **Lucian Haas:** volé. Alors, après 14 ou 15 jours, vous arrivez en Toscane. Oui. Dans la région de destination, dans une réserve naturelle, là où vous volez. Et ensuite, comment ça se passe ? Est-ce que tu ranges ton trike là-bas pour qu'ils ne te suivent pas quand tu repartiras ? Ou est-ce que tu dis : non, peu importe, je peux décoller de là aussi et finir par repartir par-dessus les Alpes de la même manière ?

[00:29:53] **Walter Holzmüller:** Non, mon appareil, mon trike, a une homologation pour remorque. Ça veut dire qu'il se fixe à l'attelage du camping-car avec une plaque d'immatriculation et une barre lumineuse. Ensuite, on met une bâche dessus et on le remorque jusqu'à la maison. Donc je ne fais ce trajet qu'une seule fois avec les oiseaux. Et les oiseaux sont ensuite pris en charge là où je n'ai plus rien à voir avec eux. En fait, je ne suis avec les oiseaux que lorsqu'il s'agit de voler.

[00:30:28] **Lucian Haas:** Et comment est-ce pour toi, sur le plan émotionnel, de voler avec les oiseaux ? Oui. Quels sentiments développes-tu à ce moment-là ? La grande

[00:30:34] **Walter Holzmüller:** De l'enthousiasme, je dis toujours. Quand on vole après le décollage, je vole très, très lentement. Et bien moins que 20 km/h pour permettre aux oiseaux de rattraper leur retard le plus vite possible. Et quand ils sont à côté de moi et qu'ils me regardent, ils me demandent presque : « on va où maintenant ? » ou « on fait quoi maintenant ? ». C'est un sentiment où je sais d'un coup que tout est en ordre. Tout va bien. J'ai tout fait correctement. Et d'un autre côté, bien sûr, les oiseaux s'amusent énormément. Sinon, ils ne réagiraient pas comme ça. Sinon, ils ne voleraient pas à côté de moi en me demandant presque : « on va où maintenant ? »

[00:31:24] **Mec,** on s'envole encore aujourd'hui ? Tu vois ce que je veux dire ? Les oiseaux me montrent qu'ils prennent du plaisir à voler. Et ils m'observent aussi en permanence.

[00:31:38] **Lucian Haas:** Est-ce qu'ils réagissent aussi ? Enfin, est-ce qu'il t'arrive d'avoir des humeurs différentes où tu remarques que les oiseaux réagissent à ça ? Est-ce qu'ils voient si tu t'amuses ou pas ce jour-là ?

[00:31:46] **Walter Holzmüller:** Non, non, non, non, non. Je ne pense pas. Pour moi, chaque jour est une journée émotionnelle immense, vraiment immense. Je ne pense pas avoir été de mauvaise humeur un jour de vol. Pour moi, voler avec les oiseaux, c'est toujours comme Noël, Pâques et je ne sais quoi, tout en même temps. Je suis toujours super enthousiaste.

[00:32:14] **Il n'y a pas de vide, pas de mal de tête, pas de mal au ventre. C'est juste que le monde est simplement 100 % en ordre.**

[00:32:25] **Lucian Haas:** Utilisons ce point pour changer un peu de sujet. Tu dis qu'avec le vol, avec les oiseaux, ton monde est en ordre. Mais ton univers de pilote a aussi une longue histoire derrière lui. En fait, avant même ça. Et tu as déjà vécu énormément de choses, aussi à d'autres époques. Si j'ai bien lu, tu as commencé le deltaplane dès 1980. Et assez rapidement, le parapente s'est ajouté. Comment ça s'est passé à l'époque, cette histoire ? Comment ça a commencé pour toi ? Le deltaplane avec l'association.

[00:32:57] **Walter Holzmüller:** J'étais au club de judo et l'entraîneur a demandé si on ne voulait pas ou si tu étais partant ? On va faire du parachutisme. En vacances, je dis oui, je suis partant. Mais le parachutisme n'a pas vu le jour. Maintenant, on a fait un cours d'initiation au deltaplane.

[00:33:16] **Et à partir de là, le vol est devenu quelque chose d'important pour moi. Au début, c'était juste que je me suis acheté mon propre appareil pour pouvoir faire mon premier vol en altitude. Et ainsi, les choses se sont enchaînées une après l'autre. Et j'ai commencé la compétition parce que je voulais apprendre. Je voulais devenir bon. Pas forcément excellent, mais je voulais progresser. Et je savais que c'était la meilleure façon de le faire, en se mesurant aux autres pilotes en compétition. C'était en fait le début, ou ma grande motivation en compétition.**

[00:34:04] **Pour le Dolomitenmann, par exemple. Ça m'a vraiment plu parce que j'ai entraîné mon corps pendant toute une année pour ce Dolomitenmann. Tu sais, pour le Dolomitenmann, il faut aussi courir et décoller rapidement. J'ai commencé par des décollages rapides avec la aile dans le sac à dos jusqu'au décollage des pieds en moins de deux minutes. Oui, c'est de la folie. Et j'ai réussi. J'ai réussi à le faire en bien moins de 30 secondes. Donc de la aile dans le sac à dos jusqu'au décollage des pieds, j'ai mis moins de 30 secondes. Et ce genre de trucs, on fait ça en compétition.**

[00:34:49] **Et tu n'arriverais jamais à faire ça dans la vie civile. S'entraîner une seule fois pour le décollage, la vitesse de décollage ou même la course, c'était important pour moi aussi. Et pour moi, la grande motivation, c'était surtout le Dolomitenmann, pour rester en forme chaque année. Es-tu**

[00:35:13] **Lucian Haas:** Une personne ambitieuse ? Non, non, pas du tout. Ça veut dire que cette pratique de la compétition, que tu as déjà faite tôt, comme tu dis, était pour toi vraiment surtout une histoire d'apprentissage, ce qui te fascinait tant là-dedans ?

[00:35:27] **Walter Holzmüller:** Oui, je ne peux apprendre nulle part autant que dans la compétition. Oui. Plus tard, en vol à voile, je n'ai pas eu cette compétition, ou je n'en ai pas eu besoin, parce que j'avais un instructeur qui m'a montré énormément de choses et qui m'a aussi appris énormément, même des années après ma formation en vol à voile. J'étais toujours en contact avec lui et j'ai ensuite commencé ma formation de voltige à voile. Mais après trois ans, après deux ans et demi, il m'a dit que je devais enfin passer l'examen, mais ce qui ne m'importait pas du tout.

[00:36:12] Le fait de voler avec mon instructeur était plus important pour moi que la

[00:36:18] **Lucian Haas:** Licence. Là, tu viens de dire que tu fais aussi du vol à voile. Oui. Où est-ce que tu as des licences maintenant ? Ça a commencé avec le deltaplane, comme tu dis. Oui. Ensuite, il y a eu le parapente. Puis tu as une licence de vol à voile. Ensuite, tu fais du paramoteur. Oui. Et si j'ai bien compris tout à l'heure, en fait tout jusqu'à 600 kilos, ce qui n'est pas un hélicoptère d'une certaine manière. Ultraléger, exactement.

[00:36:39] **Walter Holzmüller:** L'ultraléger, oui. Oui, le vol à voile,

[00:36:42] **Lucian Haas:** Le parachutisme. Quelle variante de ce vol préfères-tu personnellement ou laquelle te plaît le plus ?

[00:36:50] **Walter Holzmüller:** Oui, c'est une bonne question. J'ai toujours dit, ou du moins ces derniers temps, que si je devais arrêter toutes mes activités aéronautiques, il n'y en aurait qu'une que je ne pourrais pas lâcher : le parapente. C'est le plus important pour moi. Même si les autres disciplines m'apportent aussi beaucoup de plaisir. Le vol à voile ou l'ULM, c'est aussi incroyablement beau, mais...

[00:37:23] **Lucian Haas:** le parapente, c'est le plus important. Pourquoi ? Enfin, qu'est-ce qui est si fascinant dans le parapente ? Et tu veux dire le parapente thermique ou aussi le motoplane ? Enfin, le thermique...

[00:37:33] **Walter Holzmüller:** Le parapente, oui. Le motoplane est aussi fascinant pour moi. Aussi la technique, oui. J'ai un petit atelier à la maison et j'aime bien le fait que des trucs tombent en panne régulièrement. Et moi, comment dire, c'est plein de trucs délicats. Je dis toujours qu'une tondeuse Honda est bien plus... bien plus haut de gamme que nos appareils de vol que nous pilotons. Tu vois ce que je veux dire ? J'ai spécifiquement dit une tondeuse Honda parce que c'est tout simplement la classe reine des tondeuses, je dirais. Mais ça a bien plus de qualité que le matos avec lequel on vole.

[00:38:19] Et c'est aussi ce qui fait le charme du vol en aile motorisée ou même du vol en ultraléger, parce que tout n'est pas si parfait

[00:38:32] **Lucian Haas:** Il y a encore un peu d'aventure là-dedans. Oui, exactement. En même temps, tu viens de dire que le parapente thermique est quand même, je vais dire ça pour toi, la classe reine d'une certaine manière. Oui, c'est ça. Pourquoi ? Qu'est-ce qui est fascinant pour toi là-dedans ? Eh bien, la

[00:38:48] **Walter Holzmüller:** Défi, la thermique. J'ai aussi toujours dit, je dois revenir un peu en arrière là. J'ai toujours dit que la thermique du soir, là où il y a une montée légère sur de grandes surfaces, c'est ce que j'aime le moins. Ce que je préfère, c'est la première thermique vers 9 heures du matin, où il faut vraiment bien se centrer de façon serrée, pour utiliser cette thermique afin de prendre de la hauteur, par exemple, pour pouvoir atterrir à nouveau. C'est aussi quelque chose. Un atterrissage parfait. C'est aussi une belle chose pour moi. Et c'est pour cette raison que pour moi, voler en thermique durant la première heure est le plus agréable, et non pendant la dernière, où tout le monde est en haut

[00:39:42] **Lucian Haas:** peut rester. Tu vois ce que je veux dire ? C'est-à-dire que ces défis techniques, enfin aéronautiques, où il faut avoir un ressenti très particulier ou savoir comment, par exemple, amener l'aile à la limite du décrochage, tout en sachant qu'on peut encore, d'une manière ou d'une autre, tirer profit de cette petite thermique étroite. Et c'est ce jeu-là. Oui,

[00:40:05] **Walter Holzmüller:** ce jeu, exactement. Et en vol à voile, c'était la même chose. Parfois, quand ça se passait vraiment bien en fin d'après-midi, ça ne me plaisait même plus. Mais je voulais toujours être le premier à sortir et ensuite être en haut. Et rester en haut. C'était toujours important pour moi. Être le premier à pouvoir rester en l'air. Sans motorisation, seulement dans la thermique.

[00:40:31] **Lucian Haas:** Surtout quand il s'agit d'être le premier. J'ai lu que tu avais déjà participé à la première édition de la Red Bull X-Alps en 2003. Oui. On raconte que c'était ton voyage de noces. Oui, c'est ça. Est-ce que c'était vraiment le cas ?

[00:40:44] **Walter Holzmüller:** Oui, c'était ma lune de miel, exactement.

[00:40:47] **Lucian Haas:** Et comment ta femme a-t-elle trouvé cette aventure ?

[00:40:50] **Walter Holzmüller:** Eh bien, tout comme moi, parce qu'on était actifs ensemble. Ma femme m'a coaché, donc elle...

[00:40:59] **Lucian Haas:** était avec nous. Donc elle était ton supporter, ou ta supportrice dans ce cas. Oui, exactement. Mais est-ce qu'elle a trouvé ça génial comme voyage de noces ? Ou est-ce qu'elle s'est dit : « Bon, maintenant que j'ai épousé cet homme complètement dingue pour les vols, je vais devoir le suivre sur ce Red Bull X-Alps. »

[00:41:14] **Walter Holzmüller:** Non, non, on était tout à fait d'accord là-dessus. On était d'accord à 100 %. C'était aussi pour elle, c'était probablement équivalent pour nous tous. Qu'est-ce qui t'a tant fasciné dans cette mission à l'époque ? Eh bien, je voulais savoir comment ça se passait, juste marcher, combien de temps on marche, je ne le savais pas. Et comment ça se passe pour les pieds, pour les chaussures, c'est aussi un long processus de savoir à quoi tes chaussures doivent ressembler, de quelles chaussures tu as besoin par exemple. Ou comment tu gères ton rythme, combien de temps tu marches, de combien de sommeil on a besoin, je ne savais rien de tout ça.

[00:42:06] Et ce qui m'a aussi beaucoup passionné, c'est quand on grimpe à la montagne vers 2 heures du matin. Oui. Et à Verbier, il y avait presque 2000 mètres à faire. Et là, le temps m'était complètement égal. Tu sais, le temps ne joue soudainement plus aucun rôle. Tu marches et peu importe si tu marches encore 3 heures ou si tu montes encore 5 heures à la montagne. Ça te latit. Et vivre cette expérience, ça a été pour moi une expérience vraiment géniale. C'était tout à fait...

[00:42:50] **Lucian Haas:** une expérience géniale. Je dois aussi ajouter que lors des premières Red Bull X-Alps, le règlement n'était pas encore aussi strict qu'aujourd'hui. Je crois que vous n'aviez pas l'obligation de faire une pause la nuit, genre de 22h à 5h du matin, mais que vous pouviez aussi traverser toute la nuit, non ? Oui, exact. Est-ce que tu es arrivé jusqu'à Monaco à l'époque ? Non, attends, je crois qu'il nous manquait encore 160 kilomètres. Et as-tu envisagé de participer à nouveau aux X-Alps plus tard, ou est-ce que tu t'es dit : j'ai essayé une fois, je sais maintenant ce qui m'attend, et ça ne m'attire plus vraiment ?

[00:43:28] **Walter Holzmüller:** Oui, je suis quelqu'un pour qui la santé est une priorité absolue. Et je me suis dit que si tu es trop ambitieux, ça finit par se faire au détriment de la santé. J'ai réalisé que j'en étais là et que je me heurtais encore et encore à mes limites. Je suis arrivé deux fois sous des orages, et là, je me suis dit : "Purée, c'était vraiment juste." Mais j'ai vraiment poussé jusqu'à la dernière minute, oui. Et puis je me suis dit : "Ok, c'est bon, c'est comme ça que ça doit être."

[00:44:13] J'ai dit : oui, si j'avais eu 25 ans, je l'aurais fait plusieurs fois. Mais avec l'âge, je suis devenu incroyablement confortable, tu sais, je ne voulais plus me prendre ces épreuves. Il y a des choses que je fais, et ça me demande plus d'efforts...

[00:44:35] **Lucian Haas:** de plaisir. Parce que tu viens de dire que tu es quelqu'un de très prudent ou que tu fais très attention à ta santé. Est-ce que tu as déjà eu une expérience négative en faisant du parapente, au point de te blesser vraiment ? Je me suis déjà fait une fracture du tibia et du péroné.

[00:44:50] **Walter Holzmüller:** cassé. Et c'était au Kitzbühlerhorn lors d'un atterrissage en haut. Je n'en étais pas conscient parce que le Kitzbühlerhorn est très pointu. Et j'avais un peu de vent. J'étais déjà en vol et je suis revenu atterrir en haut. C'était en début de matinée. Ça veut dire qu'il y avait pas mal de vent. Et là, j'ai sous-estimé le fait que sur une montagne très pointue, le vent devient moins une composante d'ascendance, mais qu'il est plutôt dévié sur les côtés. Et que je vole vers le sol avec une vitesse beaucoup plus élevée que si c'était une bande d'ascendance plus large.

[00:45:35] Et j'ai un peu sous-estimé ça. Et en plus, il y avait une grosse formation rocheuse. C'était juste trop pour mon tibia et ma malléole. Je me suis cassé le tibia et la malléole. C'était mon seul crash, si on veut dire, où je me suis blessé. Mais j'ai fait plein d'expériences où je me suis dit qu'il fallait faire attention à l'avenir. Que tout ne se passe pas toujours bien. Mais je ne me suis pas blessé. Tu as...

[00:46:17] **Lucian Haas:** J'ai aussi travaillé pendant des années comme pilote d'essai pour Nova. Oui. Mais je n'ai jamais vraiment vécu de situations périlleuses. Enfin, si, quand même. J'ai...

[00:46:26] **Walter Holzmüller:** Je suis aussi déjà resté coincé dans le voile, au point de ne plus pouvoir me libérer correctement. Ça veut dire que j'ai glissé à nouveau. Mais j'étais avec les pieds en haut et la tête en bas. Et je suis tombé dans l'eau. Et quand on a la bonne vitesse de chute, l'eau est aussi très dure. Et je l'ai ressenti à l'époque. C'était bien,

[00:46:53] **Lucian Haas:** que tu avais quand même un casque, en quelque sorte. Donc même pour l'impact dans l'eau.

[00:46:57] **Walter Holzmüller:** Oui, oui, d'accord. Je pense que le casque est le moindre des problèmes maintenant. Je sais ce qui est arrivé à mes collègues, à ceux qui ont vécu quelque chose de similaire. Ils ont été...

[00:47:15] Des fractures des côtes, des fractures des vertèbres, des fractures des vertèbres cervicales.

[00:47:19] Je ne sais pas si la personne avait le crâne enfoncé, je ne le sais pas du tout. Je pense que le casque ne serait pas forcément le plus important dans ce cas. Mais les forces exercées sur le corps sont, dans certaines circonstances, très, très grandes. Peut-être que j'avais aussi un peu de préparation grâce au judo ou à la moto tout-terrain que j'ai pratiqué pendant de nombreuses années. J'avais peut-être un peu plus de tonicité musculaire qui m'a sauvé d'une blessure là-bas ou là-bas. C'est possible, oui.

[00:48:01] **Lucian Haas:** En plus de ton activité de pilote d'essai là-bas, tu as aussi travaillé pendant de nombreuses années comme instructeur de sécurité. Oui, oui. Et tu es devenu connu à travers des discussions sur une manœuvre de descente bien précise, qui porte même ton nom, ou du moins que certaines personnes ont appelé ainsi, en disant : « Oui, c'est la spirale Holzmüller ». De quoi s'agit-il exactement ?

[00:48:28] **Walter Holzmüller:** Je deviens dingue de voir à quel point tu es bien informé. Je n'avais vraiment jamais entendu parler de la spirale Holzmüller avant, pour moi, ça s'appelait juste la fermeture maintenue au programme. La spirale Holzmüller, je l'entends pour la première fois et maintenant c'est la deuxième fois que tu m'en parles. C'est vraiment sensationnel de voir à quel point tu es au courant. Oui, pour ma part, en compétition, quand il y avait des orages et que je devais descendre, je ne pouvais pas trop solliciter mes suspentes, ces suspentes fines et non gainées. J'ai donc dû trouver un moyen de spiraler sans trop solliciter mes suspentes.

[00:49:21] Et c'était cette fermeture maintenue que je devais faire à plusieurs reprises en compétition, pour des raisons de sécurité, parce qu'il y avait souvent des orages ou à cause de cette règle qui interdit de voler au-dessus de 150 mètres au-dessus du sol, au-dessus de la ligne d'arrivée. J'ai fait cette fermeture maintenue à plusieurs reprises et je me suis rendu compte : mince, c'est facile, ça se fait tout seul, et je l'ai ensuite intégré au cours SIV. Et

[00:49:56] **Lucian Haas:** qu'est-ce que ça veut dire, une spirale de fermeture unilatérale ? Tu tires d'un côté tout le truc, donc pratiquement une moitié de l'aile, et tu spiralises ensuite dans la direction de ton aile repliée, ou est-ce que c'est l'extérieur de l'aile qui est replié ?

[00:50:10] **Walter Holzmüller:** Non, c'est le côté intérieur qui se replie, la réaction tout à fait normale d'une aile. Ça veut dire que généralement, il est nécessaire de replier plus de 50 pour cent, donc un peu plus de la moitié, et cette fermeture, tu ne la laisses pas libre. Ça veut dire que l'élévateur ou les suspentes que tu tiens en main, tu ne les lâches pas pour qu'elle ne se rouvre pas.

[00:50:38] et tu régules la vitesse de descente via le frein sur le côté ouvert, laquelle resterait aussi dans une zone agréable même si tu ne la régulais pas. Autrement dit, la force de traction n'est pas aussi importante que si tu volais maintenant une spirale abrupte normale.

[00:50:57] **Lucian Haas:** Mais est-ce que la charge sur les suspentes du côté extérieur, qui est encore ouvert, n'est pas quand même très forte aussi ? Autrement dit, est-ce qu'on ne devrait pas craindre que les suspentes ne s'étirent peut-être un peu trop ? Dans l'ensemble, la

[00:51:14] **Walter Holzmüller:** la fermeture froide a moins de charge de virage. Avec la spirale d'aile ouverte, la charge est sur l'aile intérieure, c'est-à-dire dans le virage à droite sur le côté droit de l'aile, et le côté extérieur est en déport et n'a aucune charge ou presque aucune charge. Et avec la fermeture froide, c'est l'inverse. Là, le côté intérieur est déchargé et le côté extérieur est sous charge, mais avec beaucoup moins de force centrifuge, donc moins de charge de virage. Le fait d'avoir moins de charge de virage est l'avantage.

[00:51:49] **Lucian Haas:** Tu as moins de charge de virage, donc moins de traction sur les suspentes, mais comme tu as peut-être déjà basculé une moitié ou plus de la voile, il y a quand même un poids nettement plus élevé que d'habitude qui pèse sur les suspentes restantes. Oui,

[00:52:02] **Walter Holzmüller:** mais avec celle-ci

[00:52:05] **Lucian Haas:** sur la spirale normale, tu l'as aussi. Parce que chez toi, tout est suspendu à l'intérieur, tu veux dire ? Exactement, oui. Est-ce que tu recommanderais encore aujourd'hui aux pilotes d'utiliser ta forme ou cette spirale Holzmüller ? Et si oui, dans quels cas seulement ? On a gardé la

[00:52:24] **Walter Holzmüller:** La spirale à fermeture a toujours été entraînée. Ça veut dire que ça a toujours fait partie de nos cours SIV. Et même lors des dernières sessions, quand je donne des cours SIV maintenant, rien n'a changé. Ça veut dire qu'on continuerait à la préconiser de la même manière, parce que c'est une descente qui respecte le corps et les suspentes.

[00:52:44] **Lucian Haas:** Pourquoi cette forme de spirale ne s'est-elle pas davantage généralisée ? Je pense qu'elle s'est déjà

[00:52:50] **Walter Holzmüller:** un peu établie. Du moins, des pilotes m'ont dit que c'était le cas à l'école, dans

[00:53:00] **Lucian Haas:** dans une école de pilotage là-bas, aussi être formés. Pour les cours SIV, tu le fais beaucoup moins aujourd'hui qu'avant, je crois que c'est seulement sur demande, si les clubs te sollicitent ou quelque chose comme ça. Quels sont tes autres objectifs aujourd'hui dans ton activité de pilote ? Est-ce que tu veux maintenant accompagner le Waldrapp principalement en été et est-ce que c'est ton intention principale ? Ou y a-t-il d'autres projets que tu as toi-même ? Eh bien, avant j'étais

[00:53:28] **Walter Holzmüller:** Il y a cinq ans, j'ai fait une grosse hernie discale et j'étais très limité, aussi pour voler que pour bouger en général ou faire du sport. Je ne suis vraiment remis qu'il y a trois ans et il y a deux ans, ou je crois que c'était il y a deux ans, j'ai fait vérifier mon dos par un spécialiste. Je voulais savoir comment ça se présentait pour les sept prochaines années, parce que le projet Waldrappe va encore durer sept ans, et si je pouvais supporter ce projet pour mon dos à l'avenir. Et on m'a confirmé que mon dos est apparemment comme celui d'un homme de 40 ans, donc pour moi, les sept prochaines années, c'est le projet Waldrappe.

[00:54:27] ce que j'ai de prévu maintenant, ce que je veux encore faire si tout continue comme ça jusqu'à présent. Parce que d'après mon potentiel d'exigence, c'est actuellement le plus amusant et aussi vérifier la météo, entretenir la technique, planifier l'itinéraire, oui, tout simplement, ce projet Waldrapp, c'est pour moi comme...

[00:55:00] sur mesure. Tu vois ce que je veux dire ?

[00:55:02] **Lucian Haas:** Oui, c'est là que toutes tes qualités se rejoignent d'une certaine manière. Tu es technicien, tu dois maîtriser la mécanique des moteurs. Tu es météorologue, tu dois maîtriser la météo. Tu es pilote de thermique, tu dois montrer au grand corbeau comment faire des cercles proprement et ainsi de suite, et tu dois pouvoir le faire partout. Si tu fais ça pendant encore sept ans, si j'ai bien compté, tu as 63 ans maintenant, alors tu auras 70 ans. C'est une belle perspective quand on dit qu'à ce moment-là, peut-être, ou qu'on dirait au moins que c'est l'âge de la retraite, et que dans ce domaine, on continue quand même à voler, et avec un projet où l'on se dit que ça a encore un sens, quelque chose qui nous épanouit vraiment, parce qu'on ne vole pas seulement pour soi, mais qu'on se dit : je fais ça aussi pour les oiseaux, pour qu'ils aient un avenir.

[00:55:46] **Walter Holzmüller:** Oui, oui, mais je suis très, comment dire, je suis déjà très égoïste là-dedans. Pour moi, mon plaisir, mon plaisir compte déjà encore plus. Je ne m'amuserais plus autant pour ce qui est du vol, je n'aurais probablement plus fait ce projet depuis longtemps. Mais c'est justement là que je remarque que les oiseaux s'amuse avec moi en volant, et que le projet a encore un sens,

[00:56:31] ce que je crois au moins aujourd'hui,

[00:56:35] Tu sais, tout s'imbrique un peu. Et c'est aussi la raison pour laquelle je pense à d'autres choses, j'aimerais bien faire plus de Hike and Fly.

[00:56:51] Tu sais, je suis fondamentalement un pratiquant de VTT, donc j'adore faire du VTT, mais aussi aller à la montagne, en montagne, avec le bi-ski, je veux aussi à nouveau encourager ça. C'est quelque chose que je vais faire plus souvent à l'avenir.

[00:57:07] **Lucian Haas:** veux. Et le projet Valtra, comme un grand...

[00:57:12] au moins un projet d'été où l'on dit qu'il faut, avec l'entraînement et le vol avec les oiseaux, oui, il faut investir pas mal de temps là-dedans. Exactement. Alors, comme dernière question, est-ce que ce vol avec les oiseaux, donc avec les gypaètes, au moment où l'on est pilote, on a souvent ce rêve de vouloir voler comme un oiseau. Maintenant, avec l'aile à moteur, tu ne voles certainement pas comme un oiseau, mais en fait, de telle sorte que tu voles avec eux, que tu te dis que tu es d'une certaine manière à égalité avec eux dans les airs, voire même le chef d'entre eux à ce moment-là. Est-ce un sentiment qui rend fier et qui procure une satisfaction ? Non, pas de fierté,

[00:57:56] **Walter Holzmüller:** mais je peux te dire que je me sens vraiment comme un oiseau, parce que quand je vole avec eux, je ne pense pas du tout à l'action de voler, je le fais et je suis en symbiose avec mon trike, au point que je ne remarque même plus que c'est en fait une structure en tubes d'aluminium avec un moteur à essence à l'arrière. Je n'en ai plus conscience du tout, pour moi, à ce moment-là où nous sommes en l'air avec les oiseaux, seul l'oiseau et moi comptons. Tout le reste est en fait occulté. C'est tellement ancré en moi que je ne pense même pas à une panne moteur, bien sûr que je dois toujours prévoir une panne moteur, mais je ne pense plus au trike, ni aux commandes, ni à l'accélération, tout cela se fait automatiquement.

[00:59:00] Je n'ai pas besoin d'y réfléchir. C'est comme quand on conduit une voiture, le passage des vitesses se fait automatiquement. Donc, si j'ai un levier manuel, quand je pilote beaucoup, je n'ai pas à me demander exactement comment je dois diriger mon appareil, tout ça se fait automatiquement. Je n'ai rien à faire. Je n'ai pas besoin d'y réfléchir du tout. Je suis vraiment en symbiose avec l'appareil.

[00:59:32] **Lucian Haas:** Alors, juste l'oiseau et moi. Une belle conclusion de ta part, Walter. Je te remercie pour ton récit sur le projet Valtra, ton histoire et la façon dont tu... on pourrait presque en être jaloux, cette idée de pouvoir voler si près des oiseaux ou avec eux, qu'ils s'approchent tellement près de toi que l'on vole vraiment les yeux dans les yeux et que l'on se dit qu'à ce moment-là, on a une véritable connexion avec eux. Ça doit être quelque chose de vraiment spécial. Oui, c'est quelque chose de vraiment spécial, oui. Walter, je te souhaite de vivre encore beaucoup de moments aussi spéciaux au cours des sept prochaines années. Que ta colonne vertébrale de 40 ans tienne le coup autant que possible, et que tu gardes absolument ton plaisir, et je te souhaite tout le meilleur pour la suite. Avec grand plaisir, merci beaucoup.

[01:00:17] **Walter Holzmüller:** Et j'ai pris beaucoup de plaisir à discuter avec toi.

[01:00:27] **Lucian Haas:** C'était l'épisode numéro 67 de Podz-Glidz avec Walter Holzmüller en conversation avec Lu-Glidz. Si tu veux en savoir plus sur le projet Waldrad et les autres aventures de Walter, n'hésite pas à consulter les notes de l'épisode sur le blog Lu-Glidz. J'y ai regroupé une série de liens complémentaires. Tu trouveras Lu-Glidz sur le net, à l'adresse [www.Lu-Glidz.blogspot.com](http://www.Lu-Glidz.blogspot.com). Lu-Glidz s'écrit Lu-Glidz. Il existe des dizaines d'autres épisodes de Podz-Glidz avec des histoires intéressantes issues de l'univers du parapente. Tu peux les trouver sur [www.Lu-Glidz.blogspot.com](http://www.Lu-Glidz.blogspot.com), sur Lu-Glidz et Soundcloud, ainsi que partout où il y a de bons podcasts. Podz-Glidz et Lu-Glidz sont d'ailleurs totalement sans publicité et accessibles sans aucun paywall.

[01:01:14] Pourtant, je dois trouver un moyen de financer mon travail pour pouvoir continuer à te proposer de nouveaux contenus à l'avenir. Si tu te sens bien informé ou bien diverti en tant qu'auditeur et lecteur, je serais ravi que tu puisses, à l'occasion, me soutenir en tant que contributeur. Le montant de ton soutien, qu'il soit unique ou récurrent, est à ta discrétion. Autrement dit, tu peux donner autant que tu veux. Pour ceux qui ne savent pas quoi choisir, je vous fais une proposition vraiment sans engagement. Que dirais-tu d'un euro par épisode de podcast et de deux euros par mois de lecture sur Lu-Glidz ? Bien sûr, tu peux tout à fait écouter quelques épisodes d'abord, lire Lu-Glidz pendant plusieurs mois et ensuite verser une contribution globale. Les paiements sont très simples, via PayPal ou par virement bancaire.

[01:02:01] Tu trouveras toutes les données nécessaires sur [www.Lu-Glidz.blogspot.com](http://www.Lu-Glidz.blogspot.com).

[01:02:06] À la prochaine. Ciao.