

Inferno

Podz-Glidz 80 — Felix Wölk

Published	2022-04-15
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/inferno-felix-woelk-podz-glidz-80
Duration	01:24:43
Speakers	Felix Wölk, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0080-inferno-felix-woelk.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	32 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	23
Show notes	23
Transcript	24
Français	42
Show notes	42
Transcript	43

Deutsch

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

Show notes

Felix Wölk ist einer der bekanntesten Gleitschirmfotografen, Flugreporter und Abenteurer.

Wer immer mal wieder diverse Gleitschirmmagazine durchstöbert, deren Titelbilder bestaunt oder im Inneren nach abenteuerlichen Reisereportagen sucht, der wird über eher kurz als lang auf einen Namen stoßen: Felix Wölk. Der heute 48-jährige fliegt seit 30 Jahren Gleitschirm und hat die Fliegerei nicht nur zum Hobby, sondern zum prägenden Antrieb seines Lebens gemacht.

Felix ist Fluglehrer, Flugfotograf und vor allem auch Flugreisender, der schon auf und über allen nicht vereisten Kontinenten der Erde mit dem Gleitschirm unterwegs war – mancherorts sogar als Pionier mit etlichen Erstbefliegungen.

Geschichten dazu gäbe es viele. Aber die lassen sich packender in Felix' Reportagen nachlesen, von denen einige in den Shownotes zu dieser 80. Podcast-Folge auf Lu-Glidz verlinkt sind.

Im Podcast geht es mehr um den Hintergrund: Was ist es, was ihn antreibt, wie hat er es geschafft, nicht nur mit, sondern auch vom Gleitschirmfliegen leben zu können und dabei irgendwie immer auch sein Ding zu machen.

Von all dem erzählt Felix Wölk im Gespräch. Es geht unter anderem um Flugsucht, Abenteurertum, seine Vorstellungen einer ästhetischen Gleitschirmfotografie und seine Arbeit für die Redbull X-Alps.

Wir sprechen über die Risiken von Fotoshootings in der Luft, Starts von aktiven Vulkanen und worauf er bei der Aus- und Weiterbildung von Piloten besonderen Wert legen würde. Immerhin hat Felix Wölk erst kürzlich eine neue Flugschule mitgegründet.

Wenn Dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit an diesem Podcast, als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, das erfährst Du auf der Website meines Blogs Lu-Glidz, und zwar dort auf der Seite „Fördern“.

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

Musik dieser Folge:

Track: Hulu Ukulele | Künstler: Chris Haugen

No Copyright Audio Library

Watch & Download: <https://www.youtube.com/watch?v=l5gaXyj0VYU>

Felix Wölk ist einer der bekanntesten Gleitschirmfotografen und Flugreporter. Ein Gespräch über Flugsucht und Abenteurertum.

Im Podcast selbst geht es mehr um den Hintergrund: Was ist es, was ihn antreibt, wie hat er es geschafft, nicht nur mit, sondern auch vom Gleitschirmfliegen leben zu können und dabei irgendwie immer auch sein Ding zu machen?

Von all dem erzählt Felix Wölk. Es geht unter anderem um Flugsucht, Abenteurertum, seine Vorstellungen einer ästhetischen Gleitschirmfotografie und seine Arbeit für die Redbull X-Alps.

Links:

- Homepage von Felix Wölk: <http://www.felixwoelk.com/>

- Fly Felice: <https://flyfelice.com/>
- Facebook: <https://www.facebook.com/felix.wolk.1>
- Instagram: <https://www.instagram.com/felixwoelk/>
- Gleitschirmfliegen in Tansania:
<https://www.spiegel.de/reise/fernweh/gleitschirm-abenteuer-in-tansania-sprung-vom-kraterrand-a-793685.html>
- Hike and Fly: https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2017/09/felix_woelk.pdf
- Dolomiten bei Nordföhn: http://www.felixwoelk.com/wp-content/uploads/2017/04/Dolomiten_bei_Nordfoehn.pdf
- Inferno: <http://www.felixwoelk.com/wp-content/uploads/2016/09/CROSS-COUNTRY-173-INFERNO.pdf>
- Zwischen Himmel und Hölle: <https://www.advance.swiss/stories/zwischen-himmel-und-hoelle>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/04/podz-glidz-80-inferno.html>

Transcript

[00:00:07] **Felix Wölk:** Aber ich passe schon mal ausreichend auf, also es soll jetzt nicht so klingen, dass ich hier irgendwie Suizid mich irgendwo, nee, ist wirklich nicht so, also sonst wäre ich auch nicht mehr nach 30 Jahren Flugsport gesund, ne, aber, also mit der Fotografie ist es schon so, dass man natürlich Risiken eingeht, aber da sind eher, erfahrungsgemäß sind die Models gefährdet und nicht der Fotograf.

[00:00:33] Podz-Glidz,

[00:00:53] **Lucian Haas:** der Lu-Glidz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. In dieser Folge mit Felix Wölk und Lucian Haas am Mikrofon.

[00:01:06] Wer immer mal wieder diverse Gleitschirmmagazine durchstöbert, deren Titelbilder bestaunt oder im Inneren nach abenteuerlichen Reisereportagen sucht, der wird, über eher kurz als lang, auf einen Namen stoßen. Felix Wölk. Der heute 48-Jährige fliegt seit 30 Jahren. Er hat seit 30 Jahren Gleitschirm und hat die Fliegerei nicht nur zum Hobby, sondern zum prägenden Antrieb seines Lebens gemacht. Felix ist Fluglehrer, Flugfotograf und vor allem auch Flugreisender, der schon auf und über allen nicht vereisten Kontinenten der Erde mit dem Gleitschirm unterwegs war. Mancher Ort sogar als Pionier mit etlichen Erstbefliegungen. Geschichten dazu gäbe es viele, aber die lassen sich packender in Felix' Reportagen nachlesen, von denen ich einige in den Shownotes zu dieser 80.

[00:01:55] Podcast-Folge auf Fluglights verlinkt habe. Mich interessierte mehr der Hintergrund. Was ist es, was ihn antreibt? Wie hat er es geschafft, nicht nur mit, sondern auch vom Gleitschirmfliegen leben zu können und dabei irgendwie immer auch sein Ding zu machen? Von all dem erzählt Felix Wölk im folgenden Gespräch. Es geht unter anderem um Flugsucht, Abenteuerertum, seine Vorstellungen einer ästhetischen Gleitschirmfotografie und seine Arbeit für die Gleitschirmfotografie. Wir sprechen über die Risiken von Fotoshootings in der Luft, Starts von aktiven Vulkanen und worauf er bei der Aus- und Weiterbildung von Piloten besonders Wert legen würde. Immerhin hat Felix Wölk erst kürzlich eine neue Flugschule mitgegründet.

[00:02:42] Wenn dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit an diesem Podcast als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, das erfährst du auf der Website meines Blogs Fluglights und zwar dort auf der Seite www.flug.de. Natürlich kannst du Podz-Glidz auch einfach weiterempfehlen. Mit einem guten Rating auf Spotify oder Apple Podcasts, einem Post auf Facebook oder Instagram und am besten einfach im direkten Gespräch mit deinen Fliegerfreunden.

[00:03:17] Felix, definier mir mal den Begriff Flugsucht.

[00:03:22] **Felix Wölk:** Oh, das ist ja gleich eine Denkaufgabe zu Anfang. Flugsucht, na gut, kann ich natürlich aus meinem Leben gleich erzählen. Die Flugsuchtereie hat mich definitiv gleich ziemlich süchtig gemacht. Das heißt, eine Sucht ist etwas, was man tut und dann alle anderen Dinge im Leben darunter leiden, würde ich mal sagen. Und so war das bei mir früher eben auch. Mich hat die Sache so begeistert, dass ich im Grunde alles andere, was ich bis dato gemacht habe, gelassen habe. Und dementsprechend kann man doch von der Flugsucht reden, würde ich sagen.

[00:04:02] **Lucian Haas:** Du hast mir so einen kurzen Lebenslauf. Und da steht sehr schön drin, deswegen bin ich überhaupt auf dieses Thema Flugsucht gekommen. Da steht drin, 1995 Schreinerlehre abgebrochen nach einem Jahr, da ich bereits flugsüchtig war und Zeit brauchte. Dann geht es weiter, 1996 Landschaftsgärtnerlehre abgebrochen nach einem Monat wegen Flugsucht und Ausbeuterei der Lehrlinge.

[00:04:24] Also damals war Flugsucht schon ein bedeutender Bestandteil deines Lebens.

[00:04:29] **Felix Wölk:** Ja, das hat natürlich mein Leben gleich bestimmt, muss ich sagen. Ich hatte damals... Ich habe meine Schule beendet, in München Gymnasium Abitur gemacht und hatte danach dann im Grunde keinen Plan, was ich so anfangen sollte. Und da dachte ich, jetzt gehe ich erst mal fliegen. Da bin ich draufgekommen und ja, dementsprechend hat mich natürlich so ein bisschen im Laufe der Zeit danach mein schlechtes Gewissen noch geplatzt, dass ich irgendwie eine Berufsausbildung oder sowas noch schaffen sollte. Aber dazu kam es dann nicht. Ich habe das, wie du schon erwähnt hast, mit einer Schreinerlehre mal probiert und mit einer Landschaftsgärtnerlehre. Aber... Es war einfach unerträglich. Ich konnte nicht jeden Tag von morgens bis abends einer Tätigkeit nachgehen und nicht fliegen fahren. Das war unmöglich für mich. Ganz abgesehen davon, dass Fliegen natürlich auch Geld kostet, auch damals schon.

[00:05:17] Und ich musste das natürlich auch bezahlen. Und naja, mit einer Lehre, damals 400 irgendwas Mark im Monat. Wie sollst du da ein Fluggerät kaufen? Schwierig, gel? Also insofern gab es für mich keine andere Möglichkeit.

[00:05:32] **Lucian Haas:** Was hast du denn dann gemacht? Was hast du gemacht, um

[00:05:34] **Felix Wölk:** an Geld zu kommen? Ja, ich habe gejobbt. Ich bin Fahrrad gefahren in München. Ich habe als Fahrradkurier gearbeitet im Winter, weil das ja keine Flugsaison war und ist in der Regel. Und bin dann in München im Winter als Fahrradkurier unterwegs gewesen und habe so mein Geld verdient. Das war ein ganz gutes Einkommen, muss ich sagen. Damals aber natürlich auch ein recht anstrengender Job im Winter. Acht bis zehn Stunden am Tag. Aber das Gute war, dass ich danach... In fünf Monaten Winterzeit recht einigermaßen Geld hatte. Und dann konnte ich mir den ganzen Sommer freinehmen, um eben fliegen zu gehen. Das hat mir natürlich auch einiges gebracht. Zum Fliegen braucht man viel Zeit. Man muss Flugstunden sammeln. Und die habe ich mir eben so genommen.

[00:06:20] Das war dieses Leben, was ich damals führte, ja.

[00:06:25] **Lucian Haas:** Nochmal einen Schritt zurück bei deiner Schreinerlehre oder Landschaftsgärtnerlehre. Du sagst, das habe ich abgebrochen aus Flugsucht. Was ist das für ein Gefühl, wenn du sagst flugsüchtig? Wie hat sich das ausgeprägt? Wenn man irgendwelche Drogensucht hat, dann kriegt man vielleicht einen Zitterer oder sonst irgendwie was. Was kriegt man als Flugsüchtiger?

[00:06:45] **Felix Wölk:** Ja, ich habe im Grunde, kann ich mich erinnern, nur ein Beispiel, was mir spontan einfällt. In diesem Maschinenraum, in dem man da in der Schreinerlehre musste. Da hatte er große Fenster und da konntest du den Himmel auch sehen. Jetzt hattest du als angehender und begeisterter Flieger natürlich schon einen Blick für die Wolken. Und wenn du da an der Maschine stehst und... Draußen siehst du die Cumuluswolken wachsen und es ist 11 Uhr, halb zwölf und du könntest den ganzen Tag Thermik fliegen. Da kriegst du den Rappel. Das habe ich nicht gepackt und da fühlst du dich eingesperrt. Eingesperrt fühlst du dich da.

[00:07:21] **Lucian Haas:** Aber du hast noch alle Finger, also nicht beim Wolkengucken irgendwie aus Versehen einen abgeflext oder sonst irgendwas. Das

[00:07:26] **Felix Wölk:** wäre noch das Beste gewesen. An der Kreissäge meinst du, wegschauen und dann... Ja, ja. Nee, da habe ich schon aufgepasst. Aber es ist mir auch gelungen, ein Jahr abzuschließen.

[00:07:37] Ähm, ja, das war ja in der Schulzeit auch schon das Schlimme irgendwie, dass ich mich nicht irgendwie in ein Zimmer sperren lassen konnte. Ich habe das einfach nicht ausgehalten. Auch dieser Drang nach draußen irgendwie, das war auch früher schon, als es vor der Fliegerei, hat mich einfach die Natur irgendwie zu viel, zu sehr gelockt. Und die Freiheit und draußen sein und Bewegung und mit dem Fliegen war das natürlich noch ausgeprägter.

[00:08:06] **Lucian Haas:** Ja. Hast du die Flugsucht als etwas Angenehmes empfunden oder war sie dir auch manchmal unangenehm?

[00:08:13] **Felix Wölk:** Nein, das war mir nie unangenehm. Ich habe das grundlegend empfunden als eine absolute Erfüllung, ein Tiefsitz in der Träume. Also, und es war eine Riesenfreude und ist ja immer noch so. Es ist jetzt ein bisschen zur Gewohnheit geworden natürlich, weil ich irgendwie beruflich auch seit Jahren in der Szene arbeite. Aber, aber das war ein wunderbares Gefühl. Ich habe das nicht als Zwang gesehen, um Gottes Willen. Also, überhaupt nicht. Es war endlich eine Erfüllung dieses Freiheitsdranges, den ich verspürt habe. Also, das war ein wunderbares Gefühl, kann man überhaupt nicht anders sagen.

[00:08:49] **Lucian Haas:** Dann ist vielleicht, sucht ja vielleicht auch im Grunde ein zu negativ behafteter Begriff. Ja. Ich war bereits fluglustig oder was auch immer und deswegen musste ich, ich konnte nichts anders. Kann

[00:09:02] **Felix Wölk:** man auch so sehen, ja. Man kann natürlich auch sagen, fluglustig wäre ein anderes Wort dafür. Aber es war bei mir schon so ein bisschen extremer. Also, ich habe ja mein ganzes Leben dann sofort dieser Sache gewidmet und darauf dahingehend auch eingerichtet.

[00:09:19] Also, so zu behaupten, es ist einfach eine nette Tätigkeit, der ich nachgegangen bin, das wäre untertrieben, denke ich. Also, eine Passion, eine Leidenschaft könnte man sagen, eine, ja, so in der Gegend vielleicht.

[00:09:35] **Lucian Haas:** Wie hast du es denn dann gemacht? Wie hast du es geschafft, auch mit deiner Flugsucht dann letzten Endes ein Leben zu bestreiten, mit dem du letztendlich auch Geld verdienst und auch all das Geld verdienst, was du für deine Flugsucht oder Fluglust dann entsprechend brauchst oder brauchtest?

[00:09:50] **Felix Wölk:** Ja, das ging dann damit los, als ich nach einigen Jahren das Bedürfnis hatte, auch irgendwie Erinnerungen der tollen Abenteuer, die ich damals auch viel mit dem Drachen erlebt habe, bei mir zu behalten und anfangen habe.

[00:10:09] Also, ich habe dann angefangen, am Drachen Kamerakonstruktionen hinzuhängen, wilde Gerüste drangebaut, was viele auch überhaupt nicht daran gedacht haben in der Zeit. Da war ich also hübsch der Einzige, denke ich. Und dementsprechend, ja, habe ich dann Fotomaterial gesammelt. Aber die Intention war, zuerst mir Erinnerungen zu verschaffen von den tollen Tagen, die ich beim Fliegen erlebt habe. Und dann bin ich einfach mal auf die Idee gekommen, das Bildmaterial an Magazine und Verlage zu schicken und hatte dann, ich kann mich noch erinnern, ganz plötzlich gleich ein Titelbild auf einem Magazin. Das war damals das Drachen - und Gleitschirmfliegermagazin. Fly and Glide hieß es damals. Und da dachte ich ja, hoppla, mit der Sache kann ich ja auch Geld verdienen.

[00:10:58] Und dann habe ich das forciert betrieben, die Fotografie. Und damit war dann eigentlich auch so eine Grundlage gegeben. Eben Geld damit zu verdienen. Und dann kam natürlich die Fluglehrer-Geschichte auch noch dazu. Habe ich parallel den Fluglehrer auch noch gemacht, die Ausbildung und was ja auch ein sehr schöner Beruf ist. Aber das ist dann so in die Richtung eigentlich gegangen, ja.

[00:11:22] **Lucian Haas:** Bekannt geworden, vor allem dann auch in Gleitschirmkreisen bist du ja vor allem mit deinen, sag ich mal, den Abenteuerreisen und den entsprechenden Reportagen, die du dann in den Gleitschirmmagazinen veröffentlicht hast. Einige von diesen Reisen bezeichnest du selber auch als Reise? Als Pionierfahrten. Was hast du da in diesen Ländern gesucht, wo du sagst, da warst du Pionier?

[00:11:44] **Felix Wölk:** Ja, das war natürlich dann nochmal ein größeres Abenteuer. Ich erinnere mich an viele Afrika-Reisen zum Beispiel, die jetzt schon viele Jahre her sind, muss man dazu sagen. Damals war ich ja oft mit Michael Gebert unterwegs, war mal ein gutes Team damals. Haben zum Beispiel Äthiopien bereist und waren da ja ziemlich sicher die ersten Menschen, die überhaupt Gleitschirm geflogen sind. Also das war natürlich eine Pionierreise. Da waren wir an Orten mitten im Landesinneren, wo die Menschen noch nie einen Weißen gesehen haben. Und wir kamen dann mit Gleitschirmen vom Himmel und haben neue Flugmöglichkeiten auch gesucht. Wir haben uns damals sehr viel Zeit genommen. Jedes Jahr im Winter haben wir uns zwei, drei Monate zusammen Zeit genommen und den Globus bereist und mit der Intention, irgendwie neue Fluggebiete zu entdecken oder Flugmöglichkeiten.

[00:12:34] Fluggebiete gab es ja oft noch gar nicht. In Äthiopien sowieso nicht zum Beispiel. Auch in Tansania, wo wir waren oder Kenia oder auch in Südamerika viel.

[00:12:46] Und das waren definitiv Pionierreisen. Da waren wir Flugpioniere. Da haben wir das Neue, das Ungewisse gesucht mit unseren Gleitschirmen. Und das ist ja auch gefunden, muss ich sagen. Die Welt ist groß und Flugbedingungen und meteorologische Phänomene gibt es ja enorme Vielfalten, die einen immer wieder komplett aus der Bahn werfen, weil sie so toll sind und so unerklärlich. Das glaubt man gar nicht. Ich erinnere mich auch an einen Nachtflug in Brasilien. Thermik bei Nacht auf einer Insel, die uns dann 800 Meter über den Meeresspiegel getragen hat. 11 Uhr nachts sind wir gestartet und haben gedacht, das probieren wir einfach aus. Da sind Thermikwolken mitten in der Nacht entstanden. Ja, das sind einfach tolle Sachen, tolle Erinnerungen.

[00:13:31] Und das waren sicher Pionierreisen. Pionierfahrten, also waren wir wie Gleitschirmpioniere unterwegs, der Michel und ich. Und der Federico, muss ich dazu sagen. Federico Kutscheid. Starkes Travelteam, würde ich mal sagen.

[00:13:48] **Lucian Haas:** Bleiben wir nochmal bei diesem Thema Äthiopien, wo du gesagt hast, das war eine so deiner großen Pionierfahrten. Nimm uns mal ein bisschen dahin mit. Was sind so die prägendsten Erlebnisse oder Bilder, die du jetzt noch davon hast? Auch wenn du sagst, das liegt schon eine Weile zurück.

[00:14:06] **Felix Wölk:** Ja, da sind Dinge passiert, die vergisst man nie. Wir waren, wie gesagt, im ganz tiefen Afrika unterwegs, wo die Menschen noch nie eine weiße Hautfarbe gesehen haben in ihrem Leben. Und dementsprechend waren dann die Folgen unserer Fliegerei gesellschaftlich gesehen enorm. Also wir haben natürlich viele Polizeistationen und auch Gefängnisse von innen gesehen. Wir hatten Menschenmassen, die unvorstellbar waren. Also Tausende. Also das ist eigentlich die größte Aufgabe dort in Äthiopien gewesen. Nicht das Fliegen und irgendwo starten und landen oder die Turbulenzen. Das ist ja alles irgendwie machbar. Die viel größere Aufgabe ist es, irgendwie gesellschaftlich dort das zu realisieren.

[00:14:53] Weil du mit Menschenmassen zu tun hast, die unvorstellbar sind. Und die sehen ja auch alles. Die sind ja nicht so, dort die Menschen waren oder sind noch nicht so abgestumpft. Wie in den zivilisierten Ländern unserer westlichen Welt. Und die Kinder, die dort rumlaufen, sehen über viele, viele Kilometer, die einen Gleitschirmfliegen. Und laufen dann auch 20 oder 30 Kilometer, um dort zu sein, wenn der dort landet. Also du hast Tausende um dich herum. Und alle wollen dich anfassen. Das ist natürlich auch anstrengend. Du brauchst auch harte Nerven und brauchst auch eine gewisse Taktik, dass du zum Beispiel nach der Landung sofort, so schnell wie möglich, dein Equipment zusammenpackst. Weil sonst ist ja alles zerfleddert und der Retter draußen. Und da fehlt ja so ein bisschen die Distanz, sag ich mal.

[00:15:43] Also schon das Bestreben, da so einen weißen Menschen, der vom Himmel kommt, auch anzufassen.

[00:15:49] **Lucian Haas:** Wusstest du denn oder wusstet ihr denn, was euch da erwartet? Oder war das wirklich, ihr seid da ziemlich blauäugig hingefahren und dann gesagt, komm, Äthiopien klingt interessant, da scheint es irgendwie tolle Berge zu geben. Komm, lass uns da mal fliegen gehen. Und dann landet man beim ersten Mal und wird vom Mob quasi fast überrannt.

[00:16:05] **Felix Wölk:** Ganz genau so war es. Wir haben uns da vor jedem Winter, haben wir uns den alten Dirke-Weltatlas aus der Schulzeit rausgezogen und haben ein bisschen geblättert und dann mit dem Zeigefinger auf irgendwas gedeutet. Und dann haben wir da die Reise veranstaltet oder sind dort halt aufs Blaue hingefahren. Immer mit wenig Budget und auf Sparkurs und mit öffentlichen Verkehrsmitteln und so weiter. Und genau, dann haben wir uns einfach ins Blaue in diese Länder begeben. Und ja, haben das gemacht. Und wir haben das auch irgendwo genossen. Also es war eine tolle Art und Weise, so zu reisen, weil du das Land natürlich auch enorm gut kennlernst. Aber dementsprechend wurden wir dann überrascht manchmal mit den Folgen unseres Tuns.

[00:16:49] **Lucian Haas:** Wenn du sagst, ihr wart da im Winter zwei, drei Monate unterwegs. Wahrscheinlich Äthiopien wart ihr auch dann mehrere Monate oder mehrere Wochen auf jeden Fall.

[00:16:58] **Felix Wölk:** Ja, mehrere Wochen auf alle Fälle. Du brauchst viel Zeit, wenn du so reist und vor allem in solchen Ländern fliegen willst. Wie gesagt, da musst du ja auch damit rechnen, dass du nach dem ersten Flug erstmal

eine Woche eingesperrt wirst oder so. Und dich irgendwie mit diplomatischen Mitteln rausreden musst in irgendeiner Form. Also in Äthiopien war das ja zum Beispiel so. Da wurden wir dann eine Woche lang festgehalten. Aber bis das dann schließlich hinaus lief auf eine lebenslange Flugerlaubnis in Äthiopien. Seitens des äthiopischen Generals, der uns persönlich besucht hatte. Was natürlich schon auch ein tolles Erlebnis ist. Und der saß dann bei euch in der Zelle? Der hat uns besucht, genau.

[00:17:44] Und dort, wo wir, wir waren nicht in der Zelle eine Woche. Wir waren quasi unter

[00:17:50] **Lucian Haas:** Hausarrest. Ja,

[00:17:51] **Felix Wölk:** das Hausarrest, genau. Bewachter Hausarrest. Und naja, das war aber dann ein sehr schönes Treffen mit dem Herrn General, muss ich sagen. War auch ein schönes Netzwerk. Ein sehr nettes Gespräch. Und dann konnten wir ihm erklären, dass wir für das Land auch was tun. Dass wir den Tourismus auch ankurbeln dadurch. Und das hat ihm sehr gefallen. Und dann haben wir diese lebenslange Flugerlaubnis gekriegt. Und durften wieder weiterreisen.

[00:18:18] **Lucian Haas:** Warst du denn später nochmal in Äthiopien? Hat dir diese lebenslange Flugerlaubnis was gebracht? Ja,

[00:18:22] **Felix Wölk:** insgesamt waren wir dreimal dort. Ja, wenn ich mich recht erinnere, war das dreimal oder viermal. Wir hatten ja sogar dann auch eine Gruppenreise. Wir hatten Leute mitgenommen. Um denen dort äthiopische Fluggebiete in Führungsstrichen zu zeigen. Insgesamt waren wir viermal dort, ja. Aber selbst wenn du so eine Erlaubnis hast, bringt dir das natürlich auch nichts, weil niemand davon weiß.

[00:18:50] Aber es waren tolle Reisen, muss ich sagen. Und gerade das Zwischenmenschliche, was dir da widerfahren ist. Gerade in Afrika, das hat mir immer sehr gut gefallen. Diese Herzlichkeit der Menschen. Und die Freundlichkeit. Das sind so Eigenschaften, die man doch in unserer Welt vermisst oft.

[00:19:10] **Lucian Haas:** Es gibt noch ein anderes Abenteuer, von dem ich hörte, dass du es gerne als so dein schönstes und wildestes bezeichnest. Du hast auch darüber eine Reportage geschrieben. Bevor ich jetzt aber verrate, um was es ging. Ich habe dir einen Ausschnitt zugeschickt, wo ich gesagt habe, den würde ich gerne, dass du den vorlesen kannst. Ja. Wenn du den mal zu dir ran ziehst, würde ich dich bitten, einfach diesen kurzen Ausschnitt mal daraus vorzulesen. Dann sprechen wir noch, worum es dann eigentlich im Hintergrund darum ging.

[00:19:39] **Felix Wölk:** Ja, den habe ich hier vor mir liegen. Ich kann den einfach mal deinen Hörern vorlesen. Sehr gerne.

[00:19:49] Und wieder einmal haben wir Glück. Der Spätnachmittag bringt eine perfekte Startbrise. Zum letzten Mal heißt es auf drei. Mit drei Schritten gegen den Wind wird der Traum unserer Vulkan Trilogie wahr. Wir schweben vom Krater des höchsten aktiven Vulkans Europas Richtung Meer. Die Luft ist ruhig. Abends, hoch über den Laternen von Safarana et Nea, überfällt mich Sentimentalität. Ich stimme lauthals Umberto Tozzis Weltschnulze Ti Amo an und gröle, unterbrochen von Schwefelwürgreizen, meine italienische Liebeserklärung in den kitschig gefärbten Abendhimmel. Noch ein letzter Pendelschwung über den Bolzplatzzaun von Safarana et Nea. Ein paar jubelnde Kinder und der Erdboden hat uns alle wieder.

[00:20:34] Wir sind vollgepumpt mit Glückshormonen. Ein paar Augenblicke später. Wir können nicht fassen, was wir sehen. Der Ätna bricht aus. Genau dort, wo wir noch vor 45 Minuten standen. Eine tiefschwarze Rauchfontäne steigt rasant bis zu zwei Kilometer in die Höhe. Der Sabianere, schwarzer Sand, wird morgen wieder die Straßen Siziliens bedecken. Das Monster lebt.

[00:21:01] **Lucian Haas:** Sehr schön.

[00:21:04] Diese Reportage hat als Überschrift Inferno. Um was ging es dabei? Also was war das für eine Reise?

[00:21:11] **Felix Wölk:** Ja, das war eine meiner schönsten Reisen, die ich jemals gemacht habe, muss ich sagen. Vor drei oder vier Jahren ist es jetzt her. Und damals bin ich mit Tobias Böck, Fliegerkumpel von mir, aus dem Allgäu, als ich damals dort noch lebte, mit dem Fahrrad von Deutschland. Also Süddeutschland über die Alpen bis durch ganz

Italien, bis nach Palermo gefahren. Und auf dem Weg haben wir die drei aktivsten Vulkane Italiens und damit auch Europas beflogen. Und das war der Vesuv bei Neapel. Dann der Stromboli und die Insel Stromboli mit dem aktiven Vulkan Stromboli. Und zum Schluss eben der Ätna auf Sizilien, der zu der Zeit aktiv war wie Hölle.

[00:22:01] Und das war natürlich eine tolle Reise. Das war natürlich ein tolles Abenteuer, auch weil es hingehauen hat. Wir hatten Wetterglück, auch vor allem am Ätna zum Schluss. Und diese Art und Weise zu reisen mit dem Fahrrad. Wir hatten Zelte dabei, wir haben gezeltet. Meine ganze Kameraausrüstung war dabei. Ich hatte einen Hänger, ich bin mit dem Hänger gefahren. Und dann noch die Gleitschirme, das war einfach wunderbar, muss ich sagen. Und dann durch Italien, das voll von kulinarischen Sensationen ist. Jeden Abend hat man einen Bärenhunger nach dem Fahrradfahren. Und futtert sich durch ein Paradies. Also das war eine tolle Reise, muss ich sagen.

[00:22:37] **Lucian Haas:** War denn, als ihr im Allgäu losgefahren seid, war es da schon klar, dass ihr diese drei Vulkane besteigen und befliegen wollt? Also das war auch wirklich so das Ziel?

[00:22:47] **Felix Wölk:** Ja, das war das Ziel. Ja, das hatten wir uns so als Aufgabe, als Motto vorgenommen. Das probieren wir einfach. Und das war das Ziel. Und das ist uns ja wirklich auch gelungen.

[00:22:59] **Lucian Haas:** Nun ist es ja gar nicht, soviel ich weiß, überhaupt erlaubt, von diesen Vulkanen zu fliegen. Also erlaubt war

[00:23:06] **Felix Wölk:** in meinem Leben wenig, was ich gemacht habe. Aber es ist ja kein Verbrechen, dass irgendjemandem schadet, wenn man einfach mal klammeimlich von einem Vulkan fliegt, der, naja, offiziell Naturpark ist. Aber tut mir ja niemandem weh. Aber es war natürlich so mit ein bisschen Tricks verbunden, die wir, ja, wir mussten ein bisschen tricksen, dass das klappt. Vesuv ist in Neapel, ist natürlich auch, naja, wahrscheinlich nicht, ja, offiziell erlaubt, dort zu starten. Muss ich schon ehrlich sagen. Aber die andere Sache ist, will man da eine offizielle Erlaubnis anfragen, wird es dann möglicher.

[00:23:54] Ich wage es zu bezweifeln manchmal. Ja.

[00:24:00] Beim Ätna war das damals natürlich schon nachvollziehbar, dass der Berg gesperrt war. Man kann ja normalerweise schon auf den Ätna rauf, auch bis zum Krater, wo wir waren und dann auch gestartet sind. Aber zu der Zeit war der natürlich massiv aktiv. Also war die ganze Insel, ganz Sizilien, war schon auf dem Hinweg, als wir mit dem Fahrrad dorthin geradelt sind, mit dem schwarzen Sand bedeckt. Häufig, also am Straßenrand, mussten sie den schon wegschieben, weil der natürlich, ganzen Wochen davor, vom Himmel kam. Naja gut, aber was machst du, wenn du durch ganz Italien geradelt bist und zwei vulkanisch und toll beflogen, befliegen konntest und dann vor dem dritten Finalen stehst. Und da lacht er dich an und das Wetter ist gut, der Wind ist schwach und die Chance ist da.

[00:24:48] Naja, manche Sachen macht man halt dann doch, auch wenn sie nicht erlaubt sind.

[00:24:54] **Lucian Haas:** Hattet ihr denn bei sowas auch Zweifel? Oder ist das einfach, ist man dann nach so einer Erlaubnis? So eine eingeschworene Gemeinschaft, da sagt er, scheiß drauf, wir ziehen das jetzt durch. Wir gehen jetzt auf den Vulkan, oder?

[00:25:05] **Felix Wölk:** Ja, so war das. Und da gab es überhaupt keine Diskussion. Also, aber wo du jetzt sagst Zweifel, muss ich dazu sagen, ein Weggefährte auf dieser Reise, der Jochen Schweizer, das ist nicht dieser Erlebnis Jochen Schweizer mit dem Big Business, sondern Jochen Schweizer aus Sonthofen, Toppilot, auch ein Fluglehrer und ein alter Freund und Super-Vorfahrer. Ein Fotomodel von mir. Der hatte uns auch zwei Wochen begleitet, ist am Neapel dazugestoßen. Und das ist eine ganz witzige Geschichte. Also er ist ein Toppilot, Top Akropilot, Top-Streckenpilot und ganz hart im Nehmen. Allerdings hat er Geologie studiert. Und das war auf der Reise natürlich sein Fehler. Und so habe ich ihn eigentlich nie gesehen.

[00:25:51] Der hatte schon am Stromboli, hatte dann irgendwie ganz große Bedenken, da zu fliegen. Und am Ätna, wenn du als Geologe von einem Vulkan fliegst und dann siehst, dass der genau dort ausbricht, wo du gestartet bist, dann kriegst du, glaube ich, Bedenken. Ich bin da völlig ahnungslos diesbezüglich und war eigentlich nur den Hotshots hinterher, den tollen Fotos. Und ja, dementsprechend habe ich mir weniger gedacht. Aber Jochen, weiß ich nicht, ob ich ihn noch mal überreden kann, von einem aktiven Vulkan zu fliegen. Aber auf jeden Fall hat er es tapfer durchgezogen

und wie immer super gemodelt vor der Kamera.

[00:26:30] **Lucian Haas:** Also in deiner Reportage kommt ja auch so vor, ihr startet da. Und ich weiß jetzt nicht, wer es war, aber du schreibst ja auch, dann sind dem beim Starten erstmal an dem scharfen Lavagestein noch zwei Leinen gerissen. Er ist ja trotzdem in die Luft. Und dann ist, glaube ich, noch irgendwo ein Segel mit eingerissen. Und dann seid ihr geflogen. Und so wie du es beschrieben hast, zumindest hinkt ja über dem Krater und sagst, okay, absinken darf jetzt kein Mensch. Sonst landest du halt drinnen und nicht mehr drauf. Ja. Aber wo ist denn so ungefähr? Das war eher

[00:26:57] **Felix Wölk:** am Stromboli der Fall. Ach so, okay. Stromboli hat ja so eine relativ markante Nordflanke, diese schwarze, wo auch die Lava dann immer nachts ins Meer fließt. Und da stand der Wind sauber an und dementsprechend konnten wir am Stromboli dann sogar aufsohren, was absolutes Glück war. Aber da reden wir schon von Startwind, Windgeschwindigkeiten von 30 bis 40 km/h. Also mit Bergsteigerschirmen brauchst du ja schon dann ganz schön Wind. Und da ist es uns gelungen, über den Vulkan zu fliegen, indem wir uns im Aufwindband über den Vulkan versetzen lassen konnten. Da darfst du natürlich nicht verhungern, dann sitzt du im aktiven Vulkan Krater drin und bist dann gleich tot, muss man schon klar sagen. Aber da kann man ja aufpassen, dass man noch genug Vorwärtsfahrt hat und sich nicht weit genug nach hinten versetzen lässt.

[00:27:44] Aber die Startbedingungen waren am Ätna eher ein bisschen schwieriger, weil auch mit dem Schnaufen, weil das alles nach Schwefel so gestunken hat und da darf man ja auch nicht zu sehr einatmen und das Gestein war als schärfer, ist jetzt kein Gleitschirmfreundliches Pavement, wenn man das so sagen darf. So ein Vulkan.

[00:28:06] **Lucian Haas:** Wenn du in so spannenden Situationen bist, wie an so einem Vulkan zu starten und du weißt, die anderen zwei sind schon weg, bei dem einen waren die Leinen durch und sonst irgendwie was, bleibst du bei sowas ganz cool oder geht dir da auch die Düse?

[00:28:20] **Felix Wölk:** Also ich würde lügen, wenn ich jetzt nicht auch irgendwie

[00:28:26] aufgeregt wäre, aber ich kann mich erinnern, dass, was diese Vulkan-Trilogie angeht und die Flüge von den Vulkanen, ich da natürlich auch sehr besessen davon war, Fotomaterial zu kriegen und zwar Top-Material, weil wo hast du das schon? Und dementsprechend habe ich Dev sicher irgendwie da ein bisschen ein Auge zugeedrückt, was jetzt Windstärke und so weiter angeht und dann muss ich ganz klar sagen, da klopfe ich mich einfach mit der Kamera hinterher, wenn die Models schon in der Luft sind und dann zählt der Shot, aber ich passe schon ausreichend auf, also es soll jetzt nicht so klingen, dass ich hier irgendwie Suizid mich irgendwo, nee, ist wirklich nicht so, also sonst wäre ich auch nicht mehr nach 30 Jahren Flugsport gesund,

[00:29:13] aber also mit der Fotografie ist es schon so, dass man natürlich Risiken eingeht, aber da sind eher erfahrungsgemäß sind die Models gefährdet und nicht der Fotograf.

[00:29:28] **Lucian Haas:** Über dieses, gerade was mit der Fotografie und diesen Shootings und mit Models und so zusammen, lass uns da nachher gleich nochmal drauf kommen. Vorher interessiert mich noch eine andere Sache, weil wir gerade jetzt bei dieser Reportage auch sind. Du hast ja eben neben diesem Fotografie schreibst du auch viel, also du lieferst immer quasi ganze Reportagen ab mit Bildern und auch von dir geschriebenen Texten. Und das nicht nur für Gleitschirmmagazine, sondern ich habe gesehen, du schreibst auch für andere Abenteuer, Magazine oder Automagazine, wo du sagst, da lieferst du dann auch entsprechende Abenteuerreportagen ab. Was gibt dir in diesem ganzen Prozess das Schreiben?

[00:30:05] **Felix Wölk:** Was es mir als Mensch gibt. Also hilft dir

[00:30:11] **Lucian Haas:** das auch nochmal sowas zu verarbeiten? Ja, ganz genau.

[00:30:14] **Felix Wölk:** Also das ist eigentlich aus dem gleichen Grunde wie die Fotografie entstanden, dass ich diese Abenteuer, die ich erlebt habe und auch vor allem im Fliegen erlebt habe, dass ich die irgendwie festhalten wollte. Und so hat das eigentlich bei mir angefangen mit dem Schreiben, dass ich mich einfach danach hingeworfen habe und eine Geschichte über das Abenteuer, was ich erlebt habe, geschrieben habe. Und dann wurde das natürlich auch im Laufe der Zeit, sag ich mal, professioneller. Musste ich auch nach Richtlinien, nach redaktionellen Richtlinien und so weiter halten. Aber so ging das auch los. Ich habe das ja auch nicht gelernt. Ich habe jetzt keinen Journalismus oder was

studiert oder irgendwelche Kurse besucht. Ich schreibe immer noch mit dem Adler-Suchsystem mit zwei Zeigefingern.

[00:30:59] Dauert deswegen natürlich auch lang. Aber so ging das los. Das war der gleiche Grund wie mit der Fotografie. Und daraus wurde dann auch einfach so eigentlich ein Job, weil das doch einige Leute anscheinend gut fanden.

[00:31:14] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt guckst, was macht dir mehr Spaß, das Fotografieren oder das Schreiben oder so als Erinnerung an solche Abenteuergeschichten?

[00:31:25] **Felix Wölk:** Schwer zu sagen.

[00:31:28] Eigentlich das Fotografieren, aber das liegt daran, dass man mittlerweile beim Schreiben sich doch an viele Richtlinien eben halten muss, was grundsätzlich so nicht in meiner Natur unbedingt liegt. Das heißt Längenvorgaben. Längenvorgaben und natürlich auch

[00:31:46] die Bedürfnisse der Sponsoren, die du natürlich dann auch hast und musst natürlich dann auch überlegen, was du alles schreibst und ja, mal ganz unter uns die Wahrheit ist ja nicht immer erwünscht, sag ich mal. Also und dementsprechend ist das mit der Fotografie ein Stück freier, dass ein Foto kannst du eigentlich immer veröffentlichen. Ich meine, da ist das gleiche Problem mit Sponsoren und so weiter und so fort, aber und hast auch Richtlinien bei gewissen Fotojobs können wir ja auch nochmal darauf zu sprechen kommen, aber was die Arbeit, die fotografische dann auch ein bisschen weniger schön macht, muss ich auch dazu sagen, aber grundsätzlich habe ich mehr Freiheiten beim Fotografieren.

[00:32:34] **Lucian Haas:** Was mir aufgefallen ist beim Lesen deiner Reportagen im Vergleich so zu anderen Flieger-Stories, die andere Leute abliefern. Du schreibst immer ungeheuer viel auch über die Erlebnisse drumherum. Teilweise machst du eine Flieger-Reportage, aber dann ist letzten Endes, sag ich mal, vielleicht 10 % geht es ums Fliegen und 90 % geht es um das Ganze drumherum, was ja klar, wenn man das in die Zeitungstage umsetzt, ist ja mindestens, man fliegt noch nicht mal 10 % der Zeit auf so einer Reise. Also die Erlebnisse kommen ja auch häufig von was ganz anderem. Also trotzdem in diesen Flieger-Reportagen kommt das Fliegen eigentlich relativ kurz. Was ich mir da als Frage gestellt habe, liegt das vielleicht auch daran, dass man dieses Gefühl des Fliegens so schwer in Worte fassen kann?

[00:33:19] **Felix Wölk:** Das will ich eigentlich nicht sagen.

[00:33:22] Das kann man schon in Worte fassen, denke ich. Ich glaube, dass ich da meinen Stil auch im Laufe der Jahre so ein bisschen geändert habe. Das hat wahrscheinlich damit auch zu tun, dass ich so ein bisschen abgebrühter geworden bin nach 30 Jahren und vielleicht diese jugendliche Begeisterung, die man verspürt bei den Anfängen der Fliegerei, nicht mehr ganz so empfinde, weil ich vieles oft schon erlebt habe. Und ich denke, meine Texte waren früher mehr aufs Fliegen fixiert und die Sache und die Gefühle und die Emotionen beim Fliegen und sehr subjektiv auch geprägt. Und mittlerweile, ist das definitiv so ein bisschen objektiver geworden mit ein bisschen mehr Nutzwert und vielleicht weniger emotional und

[00:34:06] ja, und dadurch, dass ich, ja, die Interessen sind vielleicht auch ein bisschen weiter gefächert bei mir mittlerweile und vielleicht ist es auch deswegen so, dass verschiedene Themen in den Storys außer dem Fliegen auch noch angeschnitten werden. Aber ich kann ja eigentlich die Frage nicht so richtig beantworten. Aber ich denke, übers Fliegen schreiben, ist überhaupt kein Problem. Da kann man Bücher füllen, ob die jetzt sachlich sind oder emotional.

[00:34:36] **Lucian Haas:** Gibt es ein Buch von dir oder planst du sowas, wo du sagst, ich schreibe mal meine Story auf, ohne auf Sponsoren, Wahrheitstweaks oder sonstiges achten zu müssen?

[00:34:47] **Felix Wölk:** Ja, das wären dann die Memoaren. Irgendwann, ne? Könnte ich eigentlich bald mal anfangen. Ah, sorry.

[00:34:54] **Lucian Haas:** 30 Jahre Fliegerleben mit Abenteuerreisen, da hat man ja wahrscheinlich schon genug zusammen, um zumindest für diesen Teil sehr interessante Memoaren schon zu schreiben.

[00:35:02] **Felix Wölk:** Ja, das ist in der Tat ein Gedanke von mir, dass ich aus all den Texten und auch vor allem in Rohfassungen der Texte von früher, die ich natürlich archiviert habe, da mal die Essenz rausredigiere und irgendein schönes Eigenwerk schaffe.

[00:35:20] Es ist leider eine brotlose Kunst. Das ist ein bisschen das Problem. Also im Eigenverlag Dinge, die persönlich sind, ich bin mir nicht sicher. Kostet halt sehr viel Zeit, relativ brotlos. Ja, und man muss natürlich auch

[00:35:36] **Lucian Haas:** schauen. Ist nicht dieses Abenteuerreisen eh relativ brotlos? Also gerade in der Zeit, wenn du sagst, du machst bis zwei Monate lang in Afrika unterwegs, hast zwar super intensive Reise, aber letzten Endes kann man ja mit Reportagen dann wahrscheinlich nicht so viel verdienen, dass du am Ende sagst, ja super, da bin ich einen guten Schnitt bei rausgekommen. Man muss ja

[00:36:00] **Felix Wölk:** auch sagen, man muss ja auch

[00:36:00] **Lucian Haas:** noch die Zeit ins Schreiben und sonst was alles, die Foto bearbeiten, alles mögliche eintüten. Da kann ich mir nicht vorstellen, dass man da als vor allem in heutigen Zeiten, wo immer weniger gezahlt wird, verhältnismäßig, dass man da einen guten Schnitt eigentlich beim macht.

[00:36:16] **Felix Wölk:** Ja, die Frage ist natürlich, was ist ein guter Schnitt? Da ist, glaube ich, jeder Mensch hat einen anderen Ansatz. Aber definitiv ist das natürlich kein Beruf, um Reichtum anzuräufen. Das ist definitiv nicht so. Aber das steht ja jetzt auch nicht irgendwie bei mir persönlich an erster Stelle meiner Liste. Und da habe ich ganz andere Prioritäten. Also da, ich will ein erfülltes Leben führen und möglichst das machen, was ich mir vorstelle und was meine Träume waren und die möchte ich realisieren. Geld spielt natürlich eine Rolle, ist ja klar. Zwangsläufig, ohne Geld funktioniert es nicht. Da dreht sich die Welt nicht in unserer Zeit. Aber es soll dann nicht an Nummer eins der Liste stehen.

[00:37:03] Oder für mich

[00:37:05] **Lucian Haas:** zumindest. Zu deinen Reportagen gehören ja auch immer viele Bilder. Du bist auch als Flugfotograf, gehst du sicherlich als einer der namenhaftesten Gleitschirmfotografen, würde ich mal so sagen heutzutage. Was macht für dich denn eigentlich ein gutes Flieger - oder Flugfoto aus?

[00:37:28] **Felix Wölk:** Das hat sich bei mir natürlich auch gewandelt. So mein Stil, sag ich mal, in der Fotografie. Aber das hat sich auch gewandelt, weil sich die Fotografie an sich geändert hat.

[00:37:41] Aktuell ist für mich ein gutes fotografisches Foto, muss ich ganz klar sagen, eins, was den dokumentarischen Bildregeln entspricht, also ein dokumentarisches Foto, was eine ästhetische Ausstrahlung hat, also was auch den klassischen Richtlinien der Fotografie entspricht. Ich bin also aktuell nicht so der Freund von super weit, Weitwinkeloptiken oder sowas, weil das natürlich auch mittlerweile jeder machen kann mit GoPros und was halt auch mit der Realität relativ wenig zu tun hat. Das ist meine Meinung jetzt, meine persönliche. Früher war ich da anders, da hatte ich ganz früh mit super Weitwinkeloptiken experimentiert, gerade beim Drachenfliegen mit so 14mm Optiken, die natürlich am Rand dann auch verzerrt haben.

[00:38:29] Fischei-Optiken waren natürlich eine Sensation am Anfang, weil das gab es noch nicht, oder nur im absoluten Profi Fotobereich. Und das war damals natürlich für mich dann ein Topfoto, als ich das das erste Mal mit so einer Weitwinkelbrennweite dann hingekriegt habe. Wie gesagt, das hat sich gewandelt. Ich bin ein Freund von klassischen Brennweiten wieder geworden, eher von Teleaufnahmen, von Fotos mit dokumentarischem Charakter und wenig Bildbearbeitung.

[00:39:03] Was ehrlich gesagt auch daran liegt, dass ich das nicht besonders gut kann, die Bildbearbeitung und keinen Nerv habe für stundenlange Bildbearbeitung und Computerarbeit. Aber nichtsdestotrotz wenn ich ein Foto sehe, auch von anderen Fotografen, ich freue mich über dokumentarischen Wert, weil jedes Kind kann mittlerweile Bilder bearbeiten, verzerren und Bildretusche betreiben und Dinge reinbasteln und rausnehmen. Und ich denke, dass das dokumentarische Foto überleben wird, hoffe ich zumindest, wie auch das Theater beim Schauspiel seinen Platz weiterhin einnehmen wird und sollte und muss.

[00:39:46] **Lucian Haas:** Jetzt sagst du immer dokumentarisches Foto. Wie viel von dem, was du fotografierst, du hast ja auch deine Auftraggeber vielleicht im Hintergrund und sowas, wie viel davon ist im Grunde trotzdem irgendwie geplant oder gestellt oder wie häufig ist es eigentlich ein letztes Endes Dokumentarfilm? Dokumentarischer Schnappschuss.

[00:40:07] **Felix Wölk:** Es ist sehr viel Planung. Also auch bei einem dokumentarischen Foto, wie ich es anziele, ist sehr viel Organisation und Planung und alles also eine Vorarbeit dabei. Wenn es das Budget hergibt, ziehe ich ja mit dem Team los, mit Top-Piloten, das geht alles über Funk und ich habe eine Bildvorstellung und gebe die dann über Funk weiter und alle fliegen wirklich nur für die Kamera dann. Das erhöht natürlich auch dann die Resultate, die qualitativ hochwertigen. Und ich sag mal, meine Fotos haben, wenn wir ehrlich sind, einen Look, denke ich, der dokumentarisch ist. Und es ist auch so, es ist eine Tatsache, dass dieser Pilot in dieser Szenerie über diesen Gletschern fliegt und eine schöne Position hat, die aussieht als ob er gleich in die Thermik einkreist und es ist Action im Bild und Bewegung.

[00:41:02] Also ich versuche Fotos zu machen, die aussehen, wie eine Momentaufnahme, aber in Realität sind sie durchstudiert mit Top-Piloten, mit einem Top-Team und geplant, weil du das anders gar nicht hinkriegst. Du kommst anders gar nicht an das Objekt so nah hin und so weiter. Du kommst gar nicht gemeinsam an den Ort auf dreieinhalbtausend Meter irgendwo in der Gletscherwelt, wenn du das nicht diszipliniert an einem richtigen Tag machst und

[00:41:30] durchorganisiert. Es sind Fotos, wie gesagt, die dokumentarischen Charakter haben, auch dokumentarisch sind, weil die Action ja stattfindet, aber der Weg dorthin ist nicht anders zu realisieren als mit einem durchorganisierten Shooting mit guten Leuten.

[00:41:48] **Lucian Haas:** Du arbeitest als Fotograf ja auch bei den Red Bull X-Alps und bist dort der Leiter des Aerial Photography Team. Entschuldigung. Was genau macht eigentlich dieses Team oder was definiert dieses Team, Aerial Photography Team? Und soweit ich es verstanden habe, gibt es ja da nicht nur Fotografen, sondern eben auch Piloten dabei.

[00:42:08] **Felix Wölk:** Ja, das ist so. Ich bin ja bei den X-Alps schon immer Fotograf oder fast immer. Das sind jetzt, glaube ich, 15 Jahre oder sowas. Und das hat sich, meine Arbeit hat sich dahingehend geändert. Insofern, dass ich früher einer der, sag ich mal, Normalfotografen war, die den Event bebildert haben. Das heißt, du fährst den Leuten hinterher, fotografierst die Athleten, machst die Porträts im Vorfeld von den Athleten und so weiter. Und was mir auffiel, oder was ich dann auch dem Veranstalter mal mitgeteilt habe, ist, dass eigentlich Luftaufnahmen fehlen. Und natürlich fliegen da ein Haufen Hubschrauber rum und da sitzen Fotografen drin, aber

[00:42:48] Hubschrauber ist sehr begrenzt in der Gleitschirmfotografie. Du kannst ja nicht sehr nah hin an das Fluggerät, weil es sonst durch die Turbulenzen gefährlich wäre. Du kannst auch nicht über den Piloten fliegen, durch den Downwash. Du kannst nicht vor ihn fliegen, weil er ja dann durch den Downwash durchfliegen würde. Also es bleibt immer nur eine sehr begrenzte Perspektive beim Hubschrauber. Und dann hatte ich vorgeschlagen, dass ich mich um die Luftaufnahmen kümmere, aus dem Gleitschirm, wo man da an die Piloten hin kann. Und dementsprechend ist das dann entstanden. Und jetzt gibt es natürlich noch die Probleme, dass du im Wettkampf keine Chance hast, einen Athleten zu fotografieren, weil der auf den Fotografen nicht wartet, der da irgendwie im Tandem rumgondelt und meint, jetzt einen Shot zu machen.

[00:43:34] Das ist ja ein langwieriges... Wenn der mit Funk noch durchkippt, fliegt er noch einmal zurück. Du

[00:43:38] **Lucian Haas:** warst fast, aber ich war noch nicht ganz so weit. Die

[00:43:40] **Felix Wölk:** Standard-Kommando des Fotografen in der Luft an die Models ist immer tiefer, tiefer, tiefer. Du fliegst meist zum Tandem und kommst nicht hinterher. Also da macht ja keiner mit. Aber nichtsdestotrotz, aktuell ist mein Job der bei den X-Alps, dass wir nicht den Wettkampf an sich bebildern, weil das eben nicht möglich ist. Der wird aus dem Hubschrauber bebildert. Oder eben von Fotografen, die am Boden stehen. Und ich mache mit meinem Team jetzt jedes Mal Produkt, also Werbeaufnahmen sind das, die die Sponsoren bedienen. Also der Event lebt ja von einem Haufen Sponsoren. Und die haben alle vertraglich auch Recht auf Bildmaterial, um ihre Produkte mit den Bildern zu bewerben und so weiter.

[00:44:29] Und ferner wird auch der Event vor allem zwischen den zwei Jahren Leerpause, die es immer gibt, durch meine Shots dann auch in den Online-Medien beworben und so weiter und so fort. Aber das sind Aufnahmen, die ich mit meinem Team mache und den Event oder den Geist der Red Bull X-Alps verkörpern und zeigen. Das

[00:44:53] **Lucian Haas:** heißt, der Geist ist da, aber der Zuschauer, also jetzt derjenige, der die Bilder sieht, der weiß das ja vielleicht im Hintergrund nicht, der geht davon aus, da fliegt jetzt irgendwie einer dieser X-Alps-Athleten und der wurde jetzt gerade beim Flug vor dem Gletscher XY fotografiert. Und das war gar nicht der X-Alps-Athlet, wer auch immer, sondern das war jetzt einer, der ihn quasi nachgestellt hat mit dem selben Schirm. Nein, weil da muss man auch auf die

[00:45:17] **Felix Wölk:** BU's immer achten. Also, genau, das sind ja ganz korrekte Bildunterschriften bei den Veröffentlichungen immer, das ist ja eine sehr professionelle Arbeit dort. Und da steht dann ganz klar, dass das eine Aufnahme bei Pre-Shootings ist, die eben nur

[00:45:34] zum Beispiel, die Region, in der sich jetzt ein Pulk von Piloten befindet, schön darstellt, in einem schönen Foto, dass man auch einfach als Zuschauer sieht, ah, jetzt sind sie, sag ich mal, am Matterhorn und das Matterhorn schaut schöner aus und spektakulär und so. Das wird bebildert einfach ein bisschen attraktiver dadurch.

[00:45:56] **Lucian Haas:** Wie viele von den echten, ich sag mal, echten, in Führungszeichen X-Alps-Piloten fliegen dann auch für dich mal vor die Linse, also schaumäßig davor? Hauptsächlich ein anderes Team von Leuten, die da am Wettbewerb letzten Endes gar nicht teilnehmen?

[00:46:12] **Felix Wölk:** Also wenn immer, also die X-Alps-Athleten stehen natürlich immer zur Verfügung, alle. Also vor dem Wettkampf müssen sie ja auch, dass das Bildmaterial gesammelt werden kann. Aber grundsätzlich habe ich ein eigenes Team mit eigenen Piloten, was mir auch viel lieber ist. Meistens ist das der Johannes Baumgarten, der ja einer der besten deutschen Piloten überhaupt ist und der Anselm Rau. Der vielleicht bekannt durch die DHV-Ausbildung, in der er tätig ist und der für Air Turquoise Testpilot ist. Also das sind alles Vollprofi-Flieger und die ich auch schon lange kenne. Wir kennen schon ewig, sind Freunde und das ist viel wert bei dieser Arbeit, weil es die Arbeit viel, viel sicherer macht. Also sicher kannst du mit fremden Piloten Fotoshootings machen, aber

[00:47:00] selbst bei super-top-Profis ist immer noch das Risiko höher. Dass für die Kamera einfach zu riskant geflogen wird und es dann gefährlich wird. Und das kann ich ausschließen, indem ich Leute mitnehme, die ich gut kenne, wo ich das Vertrauen habe, dass die für die Kamera eben nicht zu viel riskieren. Ich hatte auch mal schlechte Erfahrungen, also bittere Erfahrungen gemacht.

[00:47:27] **Lucian Haas:** Bei den letzten X-Alps ist doch jemand

[00:47:28] **Felix Wölk:** abgestürzt, der für dich geflogen ist. Habe ich das falsch gehört? Ich hatte nicht bei den letzten, ist niemand abgestürzt, um Gottes Willen. Zum Glück. Aber ich hatte bei Shootings schon mal einen Unfall, und zwar auch einen schweren. Also einer meiner Models. Und ja, das war auch ein... Ist alles wieder gut geworden, aber war schwer verletzt.

[00:47:55] Ja, ist zum Glück wieder topfit jetzt, aber es war so ein... War ein bisschen nachdenklich danach. Also, habe ich auch die Art und Weise, wie ich arbeite, definitiv. geändert, nach dem Erlebnis, weil das ist ja das Schlimmste, was passiert.

[00:48:13] **Lucian Haas:** Aber war das in der Situation zu viel Risiko? Also war das zu viel Pilotenrisiko, was der eingegangen ist für den Shot, der war einfach zu riskant? Ja, genau

[00:48:22] **Felix Wölk:** so war es. Das war am Mont Blanc. Wir hatten uns dann verabredet für ein Abendshooting auf dem Gletscher. Wir wollten am Abend mit der Seilbahn dann hochfahren und er war noch in der Luft und dann hatte ich gesagt, okay, treffen wir uns oben auf dem Gletscher. Er hat probiert, hochzufliegen und top zu landen und dann war es so eine giftige Wetterlage mit einer Invasion drauf, wie es da oft der Fall ist. Und er hat dann einfach zu gewaltsam versucht, diesen Treffpunkt einzuhalten und hochzukommen und flog dann in übler Luft ganz nah am Hang, um durch die Invasion durchzukommen. Und das ist da Hochgebirge und felsig und dann ist er leider da in die Felsen rein und musste mit dem Hubschrauber geholt werden. Aber wie gesagt, das ist im Endeffekt gut gegangen.

[00:49:09] Aber er hat es einfach zu hart probiert, um eben dem Fotografen zur Verfügung zu stehen am Abend am Gletscher oben. Und es war jetzt auch eben kein Pilot, den ich über Jahrzehnte schon kenne, wie das mit dem Anselm zum Beispiel der Fall ist. Oder mit dem Jochen Schweizer, der durch Italien mit mir geradelt ist. Oder auch der Baumhieder, Johannes Baumgarten.

[00:49:32] **Lucian Haas:** Wie gefährlich sind solche Fotoshootings oder Gefährlichkeiten? Wie riskant sind solche Fotoshootings in der Luft auch für dich? Du sagst jetzt, viel fliegst du am Tandem. Da sitzt du wahrscheinlich vorne und musst nichts mehr steuern. Kannst dem nur noch sagen, wo er hinfliegen soll und hast aber beide Hände frei. Aber es gibt ja auch andere Fälle, wo du eben nur am Solo Gleitschirm wahrscheinlich, deine Vulkangeschichte, da bist du ja solofliegend hinterhergefliegen und musst dann alles freihändig machen und wahrscheinlich auch nicht immer in angenehmster Luft da unterwegs zu sein. Ganz klar.

[00:50:06] **Felix Wölk:** Ja, Entschuldigung.

[00:50:07] **Lucian Haas:** Hast du da schon mal auch riskante, negative, gefährliche Situationen für dich erlebt, wo du sagst, ach du Scheiße? Oder am liebsten hättest du dir die Kamera fallen lassen oder was auch immer?

[00:50:18] **Felix Wölk:** Zum Glück ohne Folgen. Also richtig gefährliche Situationen hatte ich beim Solo-Fotografieren zum Glück noch nicht. Aber es ist natürlich heikel, da brauchen wir überhaupt nicht reden. Um im Tandem zu fliegen mit der Kamera, brauchst du grundsätzlich starke Thermik, sonst säufst du einfach weg den Models und anderen Schirmgegnern. Gegenüber. Und dann wird es dir für die anderen auch mühsam. Also du kannst dich nicht in eine Top-Position bringen, weil du einfach schlechter steigst. Und dementsprechend ist es natürlich viel einfacher, wenn du mit einem leistungsstärkeren Flügel fliegst. Aber auch umso gefährlicher, die Bremsen immer loszulassen. Fotografieren bedeutet komplett freihändig fliegen. Du musst ja auch innerhalb von Sekunden die Kamera einstellen und dafür brauchst du zwei Hände. Ich zumindest. Also ich mache ja keine so Snapshots, sondern muss ja auch in Blende und Zeit und so kümmern, auch spontan mal.

[00:51:05] Und das heißt, da fliegst du immer nah am Objekt, schaut durch die Linse, hast eine andere Brennweite. Das heißt, du kannst die Distanz zum Model natürlich auch nicht einschätzen. Mit Erfahrung eben schon. Wenn du eine Weitwinkellinse drauf hast, weißt du, es schaut weit weg aus, aber ist ganz nah.

[00:51:27] Und natürlich ist das eine heikle Angelegenheit. Mir ist aber noch nie was passiert, zum Glück. Ganz wichtig ist, dass man beim Solo-Fotografieren ein Gerät fliegt, was passive Sicherheit hat. Jetzt bringt aber, sage ich mal, ein Schulungsschirm da auch nichts, weil du dann keine Performance hast und nicht hinterherkommst. Also, das muss ja auch irgendwie von der Leistung ein bisschen passen. Wenn du einen Zweiliner fotografierst, kannst du nicht mit einem ENA-Schirm

[00:51:53] hinterherfliegen. Das schaffst du einfach nicht.

[00:51:55] **Lucian Haas:** Mit was fliegst du dann hinterher? Einen C-Schirm?

[00:51:58] **Felix Wölk:** Ja, aktuell fliege ich zum Fotografieren den Advanced Sigma 11, den neuen Sigma. Den hatte ich sehr ausgiebig. Geflogen und auch fotografiert und hab den für mich sehr sicher erachtet. Auch freihändig. Für einen C-Schirm, muss man dazu sagen. Wir sprechen hier vom C-Schirm. Es soll jetzt nicht heißen, dass das ein Anfängerschirm wäre, um Gottes Willen. Aber für mich als sehr geeignet.

[00:52:24] **Lucian Haas:** Das heißt, du hast dir selbst bei Fotoshootings noch nie wehgetan?

[00:52:33] **Felix Wölk:** Also, ich nicht. Ich selber mir nicht. Nein. Ja, okay. Das war die Frage. Raumi hat mich im Tandem mal in den Hang gepflanzt. Wenn er das jetzt hört, wird er lachen. Naja, also mal ein Fehlstart mit dem Tandem, weil man doch irgendwie bei schlechtem Wind raus muss. Ja, hat es uns halt schon mal erwischt, aber jetzt nie ernsthaft. Da war halt dann die Kamera kaputt und

[00:53:02] Knochen verbogen oder so, aber jetzt nichts Ernstes. Man probiert beim Fotografieren oft was mit Gewalt. Da brauchen wir überhaupt nicht um den heißen Brei rumreden. Also, man fliegt bei Bedingungen, die nicht sauber sind, weil man halt gerade mit dem Fototeam in der Kulisse ist und auch unter Erfolgsdruck seinen Job fertig bringen muss.

Und da fliegst du oft in lausigen Bedingungen, die vielleicht nicht ganz sauber sind oder definitiv nicht sauber sind. Dementsprechend brauchst du eben ein großes Niveau auch in dem Team, dass das eine sichere Sache bleibt. Das ist halt schon sowas

[00:53:38] **Lucian Haas:** wie Stuntman-mäßig, klingt das so ein bisschen. Ja,

[00:53:42] **Felix Wölk:** klar, kann man so vielleicht vergleichen.

[00:53:46] **Lucian Haas:** Ich kann mich erinnern, in meiner Fliegerkarriere, die etwas jünger ist als deine und sowas. Wie alt ist sie denn? Ich habe 2004 angefangen. Ah, 2004, das ist aber auch schon Ja, es hat jetzt schon einiges, aber es ist trotzdem, deine ist ja, glaube ich, schon nochmal mindestens 10 Jahre länger oder sowas. Auf jeden Fall, das erste Foto, an das ich mich erinnere, was ich von dir gesehen habe, das war mal so eine Fotoserie, das war gleich beim DHV dann mal veröffentlicht, da hast du bewusst, hast mal eine Baumlandung simuliert und du bist bewusst in eine hohe Tanne geflogen, die schneebedeckt war, glaube ich, noch so. Genau. Und da habe ich damals gedacht, oh wow, das ist ja ein harter Kerl.

[00:54:32] Hast du noch häufiger auch noch so Stunts gebracht für irgendwelche Fotos?

[00:54:39] **Felix Wölk:** Ja, definitiv. Ich habe ja früher so Kurzfilme auch gemacht, damals mit Michael zusammen. On the Run hieß der eine, da waren wir auf Lanzarote und dann hatte ich natürlich auch geschauspielert und musste, habe mir eingebildet, vom Drehbuch her einen Gleitschirmflieger, der es überhaupt nicht beherrscht, zu geben, schauspielerisch und ja, Startversuche bei 40 km/h Wind und über die Lava schleifen lassen im Rückwärtsgang und sowas waren da zu sehen. Das hat natürlich ein bisschen wehgetan, aber für die Kamera macht man als Profi alles.

[00:55:14] Aber ja, die Baumlandung war gut. Das war eine Idee mit dem Burki damals, da waren wir Skifahren am Brauneegg und es hat gerade so schön geschneit und mit dem Burki kann man ja auch, mit Burkhard Martens kann man ja auch mal gerne oft mit Gedanken kommen. Da haben sich gerade an dem Tag zwei gefunden und dann haben wir das realisiert. Da habe ich gesagt, da fliege ich jetzt rein, weil die rieselt so schön ab, die Tanne und dann filmen wir das und ist ja auch schön abgerieselt. Musste ein bisschen mit dem Pendelschwung noch davor rein, den Knallen und passiert ja nichts, wenn so eine Tanne so verschneit ist. Habe ich Freunde in Lenkries, die haben sich einen Spaß daraus gemacht, dass sie mit Skiern auf einer Schanze in solche Bäume reingesprungen sind. Also Tanne ist nicht so schlimm, aber ich habe einen Integralhelm an, dass halt nicht irgendwie ein Ast ins Auge geht oder sowas.

[00:56:02] **Lucian Haas:** Nun hast du gesagt, beim Fotografieren hast du dir selber noch nie wehgetan. Bist du denn ohne Fotografie beim Fliegen schon mal richtig abgestürzt?

[00:56:13] **Felix Wölk:** Ja, das blieb natürlich nicht aus. Ich habe viel Glück gehabt, muss ich schon sagen, gerade zu Anfang meiner Karriere. Es war aber damals auch noch eine andere Zeit. Ja,

[00:56:27] ich bin mit dem Gleitschirm, hat es mich gleich am Anfang 1994 war das, glaube ich, eineinhalb Jahre nach meiner Ausbildung, dachte ich, jetzt starte ich durch und werde Weltmeister und habe mir dann einen Prototypen gekauft für einen Haufen Geld, der mir auch verkauft wurde. Das muss ich auch dazu sagen. Das fand ich eigentlich sehr verantwortungslos damals. Und das war ein Harakiri-Gerät. Der hatte nie eine Zulassung bekommen und mit dem wäre es es fast gewesen bei mir immer nicht. War mit anderthalb Jahren. Ich bin viel geflogen, hatte sicher auch Talent, aber war dem reinrassigen Prototyp aus den neunziger Jahren ist kein Mensch gewachsen gewesen. Also glaube ich nicht mal ein Vollblut-Testpilot, weil das einfach Fehlkonstruktionen noch waren. Ja. Aber wurden halt einfach verkauft.

[00:57:13] Also das ist natürlich schon bin ich ehrlich gesagt immer noch ein bisschen sauer drüber, weil das hätte es auch sein können. Damals es war sehr, sehr knapp und na ja, mit dem Drachen auch bei Kunstflug Aktionen. Aber das waren war ehrlich, war mein Fehler. Da war ich für Red Bull mal für Filmaufnahmen, so Drachenflieger und Standpilot und sollte vom Heißluftballon starten. Und dann hatte ich meinen Drachen aber falsch rum, nicht falsch rum. Im falschen Winkel aufgehängt. Der Winkel war nicht steil genug unter dem Korb, sondern flach und dann klappt es ja nicht, weil der Drachen nicht in den Sturzflug geht, sondern er fällt erst. Und durch die Pfeilung gibt es dann dieses, dieses Drehmoment in die falsche Richtung, also nach vorne zu massiv.

[00:58:00] Und dann das ist wie so ein Papierschnipsel Effekt. Und das ist dann eingetreten und dann taggt der Drachen nach vorne. Und das ist mir passiert. Aber da konnte ich einen Retter noch schmeißen. Aber das war natürlich mein Fehler. Ich hätte mich da besser informieren müssen, wie man so einen Start vom Heißluftballon angeht. Aber da waren wir halt einfach jung und wild. Das war damals mit Guido zusammen, mit Guido Germann, der da auch an einem Ballon hing. Der ist

[00:58:25] **Lucian Haas:** aber sauber rausgekommen.

[00:58:26] **Felix Wölk:** Ja, sauber ist sauber auch nicht. Aber er hat es geschafft.

[00:58:35] Und eigentlich, ja genau, er ist zuerst gestartet neben mir. Und da habe ich gesehen, oh weh, wir hängen ja total falsch. Aber das war eigentlich ganz interessant. Das würde ich heute auch nicht mehr machen. Ich habe ganz genau gesehen beim Guido, wir haben uns beide falsch aufgehängt. Er auch flach, ich flach. Er startet und es sah aerodynamisch total unsauber aus. Er ist halt, fast hat er sich überschlagen, war schon negativ und gerade noch hat sich der Drachen gefangen. Und dann hätte ich eigentlich die ganze Sache abblasen müssen. Ich hätte sagen müssen, nee, ich klinge nicht aus, wir hängen falsch. Aber das machst du als junger, begeisterter Pilot dann nicht. Du denkst, da schwören da die Ultraleichter um dich rum. Die filmen dich alle. Dann hängst du am Heißluftballon, bist für Red Bull unterwegs und denkst, jetzt startest du durch mit deiner Karriere und dann denkst du dir, es geht schon gut.

[00:59:22] Also ohne jetzt diesen Druck mit den Kameras und dem ganzen Ding, hätte ich gesagt, wir gondeln jetzt irgendwo auf eine Wiese und ich starte hier nicht. Aber so dachte ich, wird schon gut gehen. Drei, zwei, eins, Seilkappen und das war's, ist nicht gut gegangen. Aber das erfährt man auch erst, wenn man reifer wird. Dass man da auch mal Nein sagen muss.

[00:59:44] **Lucian Haas:** Hast du denn später nochmal so einen Drachenstart am Ballon gemacht, dann mit richtig eingestellten Winkel oder war für dich die Lehre daraus, nee, sowas ist einfach zu riskant, man kann das nicht endgültig vernünftig berechnen, einstellen, was auch immer. Das lasse ich lieber.

[00:59:58] **Felix Wölk:** Nee, damals hätte ich das schon wieder gemacht, weil ich wusste ja, woran es lag. Also da hätte ich mich dann einfach richtig aufgehängt und dann hätte es auch geklappt, wie bei den ganzen Klippenstarts mit dem Drachen, die ich damals ja gemacht habe. Das ist einfach eine Winkelsache. Vom Drachen, dass du da einfach die Nase runternimmst und nicht gerade raushupfst. Also musst einfach schon die Sturzflugvoreinstellung einnehmen bei der Klippe oder auch beim Start vom Heißluftballon. Aber es hat sich damals nicht ergeben, dass ich da nochmal irgendwie an einem Heißluftballon mit dem Drachen hing und dann habe ich mich anders, anderweitig orientiert, wieder andere Sachen einfallen lassen.

[01:00:36] **Lucian Haas:** Fliegst du heute eigentlich noch Drachen oder bist du ganz auf Gleitschirm umgestiegen?

[01:00:40] **Felix Wölk:** Ich bin eigentlich ganz umgestiegen. Also mein letzter Drachenflug war vor vier Jahren, was echt ein bisschen schade ist, weil es war ja doch irgendwie mein ganzes Leben lange Zeit oder lief parallel oder war eigentlich die Hauptsache auch vor dem Gleitschirmfliegen. Es lief immer parallel bei mir. Ja, es hat sich einfach jetzt so komplett zum Gleitschirmfliegen gewandelt eigentlich. Aber ich will jetzt nicht sagen, dass ich ganz aufgehört habe. Ich werde immer wehmütig, wenn ich Drachenflieger sehe. Und ich habe auch noch meinen turmlosen Drachenflug. Drachen, Wettkampfrachen, packe ich irgendwann wieder aus.

[01:01:18] **Lucian Haas:** Schön. Machen wir jetzt zum Ende hin nochmal einen kleinen Themenwechsel. Du hast ja kürzlich zusammen mit Reini Vollmers nochmal eine eigene Flugschule gegründet, Prealpi.

[01:01:30] Warum startest du jetzt nochmal eine Flugschule? Also was reizt dich an so einer Aufgabe?

[01:01:36] **Felix Wölk:** Weil es ein schöner Beruf ist, Fluglehrer. Ich habe ja mein Leben lang eigentlich 20 Jahre sicher als Fluglehrer schon gearbeitet. Und. Also immer wieder und irgendwann hat man das Bedürfnis, nicht mehr als Flugschüler für jemanden zu arbeiten. Das spielt sicher auch eine Rolle, dass man doch auch einiges an Erfahrung gesammelt hat und gewisse Dinge, was Ausbildung angeht, auch anders sieht als andere Schulen. Und das meint selber besser machen zu können. Das spielt sicher auch eine Rolle. Und also ich bereue es überhaupt nicht. Es ist natürlich so ein bisschen Verwaltungsaufwand, der auf uns zukommt. Aber mit dem Reini. Reini Vollmer, das ist ja wirklich auch

ein ganz erfahrener Flieger, eine Ikone. Viele werden ihn kennen, der schon ewig fliegt und auch geschäftliche Erfahrung hat.

[01:02:25] Ist das, glaube ich, eine ganz gute Kombination oder es läuft sehr gut an auf alle Fälle. Ja, das haben wir. Wir spezialisieren uns im Moment auf Fortbildung und Flugreisen. Also wir bilden im Moment nicht aus, aber beginnen gerade. Also wir bieten auch Höhenflug Ausbildung an, aber noch keine Grundkurse. Wollt ihr das denn noch? Also wollt ihr Grundkurse überhaupt anbieten? Ja, das. Das halten wir uns mal offen. Also ich kann mir das sehr gut vorstellen. Also mir hat das immer eine große Freude gemacht, in meiner Fluglehrerarbeit, egal für welche Schule, einen kompletten Fußgänger auszubilden und die Freude zu sehen, wie das losgeht am Anfang. Und diese Freude, wenn er den ersten Hüpfer macht von fünf Metern, das weiß ich ja selber noch bei mir. Also das sind diese Haupterlebnisse am Anfang, die man nie vergisst. Der erste Hüpfer am Übungshang, dann der erste Höhenflug ist das, den man auch nie vergisst.

[01:03:15] Und dann der erste Thermikflug. Das vergisst man normalerweise auch nie. Also wenn man ein Flieger ist und Begeisterung hat für den Sport. Und dann kommt der erste Streckenflug noch dazu. Das sind eigentlich so diese vier Grundpfeiler. Der Hüpfer, Höhenflug, Thermikflug, Streckenflug. Und die Begeisterung, die man selber auch irgendwie erfahren hat damals, wir hatten ja am Anfang von meiner Begeisterung auch gesprochen, die weiß ich ja noch. Und wenn man das dann sieht und weitergeben kann, ist ein schönes Gefühl. Also ich finde den Beruf Fluglehrer einen schönen Beruf, muss ich ganz klar sagen. Also in allen Belangen. Also auch dieses, dass man Verantwortung übernimmt. Es gibt immer weniger Berufe heutzutage, wo Verantwortung übernommen wird. Man gibt sie ab. Niemand will mehr Verantwortung übernehmen. Das ist eine traurige Entwicklung meines Erachtens.

[01:04:02] Und als Fluglehrer bleibt ja nichts anderes übrig, Verantwortung zu übernehmen. Und ich mache das auch gerne. Und das müssen auch in der heutigen Zeit Menschen tun. Das ist ganz wichtig. Also aus der Verantwortung immer rausziehen, bedeutet irgendwann in allen Belangen. Stillstand und beim Fliegen ist es auch gefährlich, weil man sein Wissen sich nicht mehr traut, dann weiterzugeben, aus Angst Fehler zu machen und verklagen, aus Angst verklagen und so weiter. Wie gesagt, Verantwortung übernehmen macht mir Spaß und das mache ich gerne. Du

[01:04:32] **Lucian Haas:** hast jetzt vorhin gesagt, ja, ich sage es noch ein bisschen anders, aber im Grunde unterm Strich war so, ja, weil ich es glaube ich auch besser kann als manche anderen oder besser.

[01:04:42] **Felix Wölk:** Das soll jetzt nicht irgendwie um Gottes Willen so arrogant klingen oder so. Daraus

[01:04:47] **Lucian Haas:** hervorgehend die Frage besser machen heißt ja auch irgendwie erst mal anders machen. Also was, wie gehst du anders an eine Ausbildung heran, als es vielleicht so viele andere Schulen machen würden? Oder wo denkst du, wo müsste eine Ausbildung vielleicht anders laufen, als sie im Alltag so häufig gemacht wird?

[01:05:06] **Felix Wölk:** Ja, ich bin ja grundsätzlich ein Freund, nicht nur beim Fliegen von Aufklärung, Sicherheit durch Aufklärung und Fortbildung und Weiterbildung und nicht durch Verbote. Also das ist das eine. Ich werde sicher niemandem irgendwie verbieten, irgendwas auszuprobieren, aber ich werde meinen Rat dazu geben und meine Meinung auch.

[01:05:30] Dann ist es beim Fliegen, glaube ich, auch wichtig, dass man den finanziellen Aspekt so ein bisschen nicht überhand gewinnen lässt und den Teilnehmer einer Flugreise oder den Flugschüler auch in der Ausbildung, als Cash Cow sieht. Das ist sicher nicht mein Motiv. Das kann ich auch irgendwie nicht verantworten mit der Sicherheit und der Zukunft eines Piloten. Also Wissen und Übung ist Sicherheit. Wir versuchen, dass die Leute viel Flugzeit kriegen. Das ist das, was zählt. Viel Thermikflugzeit auch kriegen, weil das macht besser und sicherer und bildet fort. Das ist ja nicht die Fluganzahl, das sind die Flugstunden.

[01:06:15] Und Reini ist ja zum Beispiel auch ein wandelndes Flugsportlexikon. Er ist theoretisch topfit. Was ich nicht so bin, ich kenne mich ja, muss ich ganz klar sagen, mit den theoretischen Themen wie Luftrecht und Navigation bin ich jetzt nicht das Ast. Ich bin ein Mann der Praxis, aber wir ergänzen uns da sehr gut.

[01:06:33] **Lucian Haas:** Das heißt, du bist

[01:06:34] **Felix Wölk:** mehr so der Bauchflieger? Ja, kann man so sagen. Ich habe mir mein Wissen mit den Augen und mit der Praxis angeeignet. Ich habe keine Bücher gelesen. Ich habe gute Leute damals gefragt und auch gute Leute als Mentoren gehabt, wie damals zum Beispiel der Karl Reichecker, der Italiens bester Drachenflieger war und meiner Meinung vielleicht sogar noch ist. Und der hatte mich ja damals so unter seine Obhut genommen zum Anfang der Wettkampfzeiten bei mir mit dem Drachen. Und dann bin ich mit dem Karl immer rumgereist und habe von dem wahnsinnig viel gelernt. Der Reichecker Karl, dem habe ich viel zu verdanken, definitiv. Und? Ja, ist auch irgendwie deswegen auch die eigene Flugschule, weil ich sowas auch erlebt habe, wie ich an die Hand genommen wurde.

[01:07:25] Und als Pilot brauchst du das, um sicher eine Karriere zu bestreiten. Du brauchst jemanden, der dich ein bisschen führt und an die Hand nimmt. Also sonst ist es ein bisschen riskantes Ding, glaube ich. Also wenn man sich vorstellt, 40 Flüge ohne jemals Thermik zu sehen. Danach kriegst du eine Lizenz, die dich fasst. Auf der ganzen Welt zu jeder Tages - und Jahreszeit fliegen lässt.

[01:07:50] Hat man da schon die Erfahrung, das zu können? Schwierig. Also eigentlich brauchst du noch eine fortführende Betreuung privat oder eben auch im Rahmen einer Flugschule, denke ich, um sicher durchs Leben zu gehen als Pilot.

[01:08:05] **Lucian Haas:** Ich stelle mir immer von allem, was du so erzählst und was ich aus deinen Reportagen rauslese und sowas, denke ich immer, ja, du bist so der Bauchgefühlflieger, der wirklich ganz viel... Im Bauch heraus entscheidet, ob er fliegen geht oder nicht und sonst irgendwie etwas. Nun ist ja so etwas, ein Bauchgefühl hat ja ganz viel mit Erfahrung zu tun. Du hast jetzt 30 Jahre Erfahrung und wirklich bis und mit allen Luftwassern gewaschen wahrscheinlich so ungefähr. Aber wie kann man einem Flugschüler, der zu dir kommt, wie kann man ihn dorthin führen, vielleicht relativ schnell zumindest einen Teil dieses nötigen Bauchgefühls zu entwickeln?

[01:08:43] **Felix Wölk:** Indem ich oder wir versuchen, ein Auge bei ihm zu entwickeln. Ein Auge bei ihm zu entwickeln für die äußeren Eindrücke, also dass man versucht, die Sinne zu benutzen beim Fliegen und sich weniger auf Messinstrumente und Computerprogramme verlässt. Also das ist einfach absolutes Basis, Basis auch was Sicherheit angeht, dass du deine Augen benutzt, Wolkenbilder liest, dass man Menschen dahingehend sensibilisiert. Das ist für mich eigentlich der beste Meteorologie-Unterricht, der draußen ist. Wenn Wolken sind, kannst du dir alles erklären, auch Großwetterlagen, das ist kein Hexenwerk, aber man muss es ein bisschen trainieren und man muss sich das auch irgendwie erzählen lassen. Das habe ich auch immer so gemacht, es ist viel Erfahrung dabei, klar.

[01:09:30] Aber das ist viel mehr wert, wenn man das Wetter vor Ort mit dem eigenen Auge entscheidet und liest, als sich irgendwelche Windwerte und Daten über das Handy, die um die ganze Welt herumgehen und fehlerhaft sein können, irgendwie verinnerlicht. Und sich dahingehend dann... Wenn man einen Flugplan für den Tag macht, also sicher ist eine Wetterprognose nicht schlecht, ein grundsätzliches Satellitenbild für die nächsten Tage, das ist nützlich, um Gottes Willen. Aber das Auge ersetzt, glaube ich, kein Computer. Nur ein Beispiel, also diese, sage ich mal, die Schärfung der Sinne wieder einfach, dass man die Sinne auch nicht vergisst zu benutzen beim Fliegen, das ist wichtig. Kommt das in der

[01:10:13] **Lucian Haas:** klassischen Flugausbildung vielleicht ein bisschen zu kurz?

[01:10:17] **Felix Wölk:** Ich denke, ja.

[01:10:19] Weil es kostet halt auch Zeit. Das ist immer dieses Dilemma. Wetter beobachten und so ein bisschen drauf eingehen und sich das auch erklären, kostet Zeit. Das ist natürlich schneller erledigt, die Prüfungsfragen auswendig zu lernen und Kreuzel zu machen.

[01:10:40] Aber dementsprechend eine Flugschule muss ich auch rechnen, da braucht man gar nicht drüber reden. Das ist so. Die Lösung ist wie bei allen Dingen. Das ist ein Kompromiss, denke ich.

[01:10:50] **Lucian Haas:** Wie häufig erlebst du dabei, aus deiner Erfahrung heraus, auch mit den verschiedenen Fliegern, denen du da begegnest, dass überhaupt diese Bereitschaft da ist, sich so intensiv damit zu beschäftigen? Ich habe manchmal so den Eindruck, auch wenn ich manche Fortbildungen gebe oder sowas, auch im Meteor-Bereich, dass viele Leute immer sagen, ja, ich will es irgendwie so quasi eingetrichtert bekommen. Dann habe ich es einmal gehört

und dann soll ich es eigentlich wissen und dann weiß ich es nach drei Wochen schon, das meiste habe ich schon wieder vergessen. Aber ich kümmere mich auch nicht mehr weiter, sondern dann ist es halt so und dann gehe ich halt fliegen und ich sehe, die anderen fliegen auch, dann gehe ich halt auch fliegen und mache mir doch keine weiteren Gedanken mehr.

[01:11:29] **Felix Wölk:** Ja, das ist durchaus, diese Entwicklung ist durchaus zu beobachten. Also, dass da das Interesse vielleicht gar nicht mehr so da ist in der heutigen Zeit. Es ist immer schwer zu sagen, ob es früher besser war, was heißt besser, anders halt. Aber es ist so ein bisschen. Die Unmündigkeit vielleicht größer geworden in den letzten Jahren. Dieses Verantwortung auch abgeben, was wir vorhin schon hatten und nicht selbst übernehmen, ist auch so eine Sache. Man verlässt sich darauf, dass der Schirm mit der Klassifizierung einen sicher runterbringt. Man fragt gar nicht groß nach, ob das nicht so sein könnte. Das ist eine Tendenz in der heutigen Zeit. Aber nichtsdestotrotz findet man immer wieder Leute, die das durchaus auch von sich aus einsehen.

[01:12:15] Das Fliegen jetzt keinen Hallenjuristen.

[01:12:20] Sondern, dass man da einfach hoch fliegt und dass da auch Gefahrenpotenzial irgendwie da ist. Und dass man sich dann selbst eigenständig auch denkt, oh, da muss ich doch eigentlich ein bisschen aufpassen und ich muss mehr Erfahrung sammeln mit Wind und Wetter. Aber die Sensibilisierung geht ja relativ schnell, wenn Interesse da ist, kommt mir vor.

[01:12:39] **Lucian Haas:** Wie hältst du es mit Technik? Ich meine, heutzutage gibt es ja auch schon die tollsten Apps, wo du dann im Flug aufrufen kannst und sagen kannst, wo, ach, da kommt schon der, es regnet dort hinten oder keine Ahnung. Und 37 Flugwindwerte, was macht der Patschakofel genau und sonst, also kann ich alles im Flug heute abrufen auch schon. Nutzt du sowas? Ja, Lucian, da

[01:13:00] **Felix Wölk:** machst du jetzt aber einen Fass auf, Lucian.

[01:13:05] Nee, ich nutze sowas überhaupt nicht. Ich halte es auch für gefährlich, sich zu sehr darauf zu versteifen, weil man eben den Blick für die Praxis verliert. Ich halte es auch für gefährlich, zu viel sich der Technik hinzugeben bezüglich Vario und GPS. Wenn man die Sinne immer mehr auf dem Gerät hat und nicht im Luftraum. Wir haben jetzt aktuell Zusammenstoßgefahr, ist ein Thema immer bei allen Fortbildungen, auch beim THV und so weiter, ist auch berechtigt. Aber ein Hauptgrund ist eben diese Fixierung auf technische Informationen, auf Geräte. Also meines Erachtens müsste man sich davon mehr verabschieden und den normalen Hausverstand mal wieder ein bisschen aktivieren. Das denke ich ist wichtig. Du fliegst aber

[01:13:50] **Lucian Haas:** Schon mit Vario oder fliegst?

[01:13:52] **Felix Wölk:** du immer ohne? Wenn ich auf Strecke gehe, natürlich mit Vario. Das gibt so ein paar Grundfunktionen natürlich, die brauchst du da. Also Geschwindigkeit über Grund und zum Zentrieren in großer Höhe, die Steigwerte auch, dass du einen breiten Bart in der Höhe dann sauber zentrierst und effektiv steigst. Natürlich ist das ein großes Hilfsmittel, das ist ja ganz klar. Aber ich benutze es eben als Hilfsmittel und nicht als Diktat. Ich benutze es als Diktat für meinen Flug.

[01:14:21] Und ich fliege auch meistens im Gebirge. Wenn ich jetzt Bergsteigen gehe, fliege ich nur mit einem Piepser, der mit Solar funktioniert. Das ist easy und steigen tut man ja trotzdem. Und es interessiert mich ja eigentlich auch, mich jetzt beim Bergsteigen nach den vielen Jahren interessiert es mich jetzt ehrlich gesagt nicht, ob die Basis auf 3200 oder 3100 ist. Es ist einfach schön da oben und es geht heute prima, denke ich mir dann. Aber am Anfang sind das natürlich interessante Informationen. Wie groß war mein stärkstes Steigen heute und so. Das ist ja auch was Tolles, dass man das dann mal ablesen kann. Aber man muss eben aufpassen, dass man nicht zu sehr, vor allem mit den Messdaten von Windstationen und so weiter.

[01:15:07] Dann ist ja unglaublich, wie viele Menschen sich verrückt machen dadurch und auch Druckunterschiede für Diagramme und so weiter und so fort. Also wenn man mal die Augen aufmacht. Sind bei enormen Druckunterschieden noch noch Flugfenster in bestimmten Regionen möglich? Also das darf man nicht unbedingt propagieren und laut sagen. Es ist aber so, wir fliegen mittlerweile in Mikroklimater, wie zum Beispiel im Stubaital, was was bei Föhn schon immer

recht geschützt war. Auch auch in Lüssen, wo Papillon in Südtirol ausbildet. Das ist ein Mikroklimater, was bei starken Nordlagen, bei Föhnlagen noch lange geht. Und ebenso ist es an der Alpensüdseite, wo ich ja mittlerweile zu Hause bin. Wo sich das thermische System gegen das überregionale behauptet und zwar sehr, sehr lange.

[01:15:53] Und manchmal ist das thermische System sogar noch stärker, wenn der überregionale Wind konträr läuft. Also es sind alles meteorologische Dinge, die das ist alles ein bisschen komplexer als nur Luftdruck Süd - und Nordseite. Und jetzt Föhn, jetzt nicht. Das kann man so nicht sagen. Gerade heutzutage im Laufe des Klimawandels haben wir mit komplexeren Wetterlagen zu tun. Das kommt ja auch noch dazu. Also da muss man ständig umdenken.

[01:16:21] **Lucian Haas:** Nun hast du jetzt quasi 30 Jahre Fliegerkarriere oder fast 30 Jahre Fliegerkarriere, wenn ich es richtig gerechnet habe, so auf dem Buckel. Wo siehst du deinen Fliegerweg noch in den nächsten zehn Jahren?

[01:16:37] **Felix Wölk:** Da lasse ich mich treiben, wie immer so nach meinen Launen. Also im Moment hatte ich jetzt eben das Bedürfnis, seit letztem Jahr eine Flugschule zu eröffnen. Und das möglichst gut. Und das ist auch ein sehr guter Schritt zu machen.

[01:16:52] Und fliegerisch bin ich seit einiger Zeit eher auf dem Streckenfliegen wieder. Ich freue mich, dass ich mich an die Zwei-Liner-Technologie gewöhnen konnte, was auch ein Schritt war, muss ich sagen. Das hat bei mir gar nicht, ging gar nicht so schnell. Also nach den vielen Jahren, weil man ja, weil das eine ganz neue Konstruktion ist, eine Zwei-Liner fliegen und mit den Handles im Grunde auch aktiv fliegen. Das ist eine. Hieß bei mir zumindest, meine ganzen Instinkte auch umzutrainieren. Also da musste ich mich wirklich mir selber so eine Art Trainingsplan auferlegen, dass ich da nicht immer reflexmäßig an die Bremsen greife, sondern an Handles bleibt. Das aber und dementsprechend interessiert mich das sehr im Moment. Also im Grunde Zwei-Liner bei allen Bedingungen überall hundertprozentig sicher auf Strecke zu fliegen, ist eigentlich so das, woran ich.

[01:17:46] Gerade Arbeiter, also auch effizient zu fliegen, heißt auch schnell und beschleunigt zu fliegen, also auszufliegen. So ein Profil, wo

[01:17:53] **Lucian Haas:** du jetzt gerade Zwei-Liner ansprichst und diese Handles und sowas, die waren ja früher mal die Zwei-Liner. Das waren nur die Wettbewerbs Schirme. Mittlerweile geht das ja bis runter in die HB Bereich, wo es dann jetzt die zwei, zweieinhalb Liner gibt, die aber von der Steuertechnik her im Grunde schon fast so gesteuert werden wie so ein Zwei-Liner. Ist da nicht eigentlich auch quasi Ausbildungsbedarf nötig? Weil die Leute kriegen jetzt. Sie kaufen sich solche Geräte, kriegen die einfach freikäufig. Aber in der Schule lernen sie nie, wie man mit so einem Ding eigentlich oder wie man das vernünftig macht. Und da, sondern das ist ja alles. Jeder muss da so ein bisschen Learning by doing machen bei der ganzen Geschichte.

[01:18:29] **Felix Wölk:** Ja, das ist definitiv so. Da hat sich in der Entwicklung so viel geändert und man müsste das vielleicht schon ein bisschen anpassen. Ja, auch schon von Grund auf. Ich hatte mal letztes Jahr in Kolumbien meinen Freund Paul Takkerts besucht. Der ist ja sicher ein Begriff. Ja,

[01:18:45] **Lucian Haas:** der Akkordeon.

[01:18:45] **Felix Wölk:** Paul Takkerts ist ja ein Akkordeon, vor allem Streckenflieger. Und der meinte, die Zukunft irgendwann des Gleitschirmfliegens überhaupt wäre nur noch die Steuerung mit den hinteren Tragegurten. Es würde keine Bremsen mehr geben. So eine Vision kann man jetzt erst mal so im Raum stehen lassen. Aber so ganz abwegig ist das nicht, weil das einfach ein effektiverer Weg, den Gleitschirm zu fliegen ist. Also das ist schon im Kommen und dementsprechend sicher irgendwie dann auch Bedarf, da ein bisschen. Aufzuklären. Das

[01:19:17] **Lucian Haas:** ist aber jetzt nichts, was ihr als Prä-Alpi bisher anbietet, dass ihr sagt, wir bieten den BC zweieinhalb Liner Steuerkurs anbietet oder sowas. Das ist eine Idee,

[01:19:28] **Felix Wölk:** die schreibe ich mir jetzt mal auf. Das ist vielleicht, warum nicht, aber wir haben das noch nicht jetzt im Plan. Nein, in der Regel, ich meine, wir bilden in unserer Schule natürlich auch nicht nur Profis aus, das sind, sage ich mal, Durchschnittspiloten, Hobbypiloten, die halt auch den sicheren Rahmen brauchen. Insofern sind jetzt da keine Piloten, die mit Zweieinern am Start stehen, in der Regel. Noch nicht. Schauen wir mal, was kommt.

[01:19:54] **Lucian Haas:** Nö, das nicht. Aber die Entwicklung geht ja schon dahin, dass man sieht, also diese Steuertechnik zumindest, dass sie vorgesehen ist, die dringt ja immer weiter in die unteren Klassen auch drin vor. Es gibt jetzt auch schon so mit B so ein 777 Night 2, der hat auch schon eine voll ausgestattete CB-Steuerung mit Umlenkung und sonst was alles. Das ist möglich. Gleichgänglich. Wo man auch wirklich sagen kann, okay, wenn man es nicht nutzt, hat man eigentlich störende Gebämsel am Tragegurt und muss sagen, das ist eher kontraproduktiv, wenn es ein Pilot gar nicht nutzt. Aber wenn er es nutzt, dann sollte er wissen, wie er dann damit umgeht oder wie das Ganze so geht. Aber da wird man, was ich so mitkriege bisher, ja nicht an diese starke technische Entwicklung herangeführt. Also da sehe ich durchaus Nachschulungsbedarf sicherlich bei einigen.

[01:20:41] Oder was heißt Schulungsbedarf, einfach Trainingsbedarf. Und wo man vielleicht in manchen Sachen mehr lernen, also auch mit ein bisschen nur Anleitung wahrscheinlich schneller sich an solche Sachen herantasten würde und dann auch mehr mitkriegt, wo es auch vielleicht wirklich sicherheitstechnischen Vorteil ist, damit dann letzten Endes zu fliegen.

[01:20:59] **Felix Wölk:** Ja, da ist mit Sicherheit, wäre vielleicht auch mal interessant, das weiterzugeben an Leute, die sich halt so Lehrpläne auch ausdenken. Das ist sicher ein guter Hinweis, mal mit dem Anselm sprechen und mit Peter. Du

[01:21:14] **Lucian Haas:** hast ja da auch die Kontakte rein. Anselm, guter Freund von dir, also Quatsch, aber mit dem auch darüber, vielleicht passiert da ja was. Felix, ich danke dir für dieses super interessante Gespräch.

[01:21:24] **Felix Wölk:** Ja, danke dir. Wird damit zum

[01:21:25] **Lucian Haas:** Ende kommen. Tolles Leben, was du da schon geführt hast mit allen super Erfahrungen und international. Wir hätten sicherlich auch drei Stunden sprechen können, weil du warst in so vielen Ländern schon unterwegs und hast so viele Abenteuer da jeweils erlebt. Vielleicht machen wir das einfach zu einem späteren Zeitpunkt nochmal. Dann lade ich dich nochmal ein und dann gehen wir nochmal auf ein paar andere deiner super Abenteuer da noch ein.

[01:21:49] **Felix Wölk:** Ja, gerne. Mich hat es gefreut. Dann wünsche ich allen, die hier zugehört haben, eine schöne Fliegerkarriere und immer weiter lernen, aber in kleinen Schritten, sage ich ja immer. Ein Schritt zu groß kann einer zu viel sein. Aber auch nicht stagnieren, sondern immer weiter

[01:22:07] **Lucian Haas:** lernen. Dann wird man sicherer, guter Pilot. Der ein Schritt zu groß ist meistens ein Emotionaler. Ein Emotionaler, wenn nicht zwei emotionale Schritte zurück und dann traut man sich erstmal lange Zeit wieder nicht so viel. Ja. Und da muss man sich ja aufpassen. Ganz genau. Gut, Felix. Danke dir fürs Gespräch. Bis demnächst. Danke euch und auf bald auf diesem Kanal. Ciao, ciao.

[01:22:33] Podz-Glitz gehört als Podcast zu meinem Gleitschirm-Blog Lu-Glitz. Dort findest du auch die Shownotes zu dieser Folge Nummer 80 Inferno mit Felix Wölk. Dazu gehören wie immer auch etliche weiterführende Links. Ciao. Lu-Glitz steht völlig werbefrei im Netz und zwar unter www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz schreibt sich L-U-G-L-I-D-Z. Wenn du gerne Podz-Glitz hörst, dann empfehle den Podcast auch weiter. Zum Beispiel mit einem guten Rating auf Apple Podcasts oder Spotify, einem Post auf Facebook oder Instagram oder am besten einfach im direkten Gespräch mit deinen Fliegerfreunden. Noch mehr kannst du Podz-Glitz und Lu-Glitz helfen, indem du mich und meine Arbeit finanziell unterstützt als Förderer. Dafür gilt eine ganz einfache Regel.

[01:23:19] Gib so viel, wie du für richtig hältst, beziehungsweise was dir so ein Angebot wert ist. Das kann ein einmaliger oder auch ein wiederkehrender Förderbeitrag sein. Damit trägst du in jedem Fall dazu bei, dass sich Podz-Glitz und Lu-Glitz auch in Zukunft unabhängig und werbefrei halten kann.

[01:23:37] Wenn du unsicher bist, welche Summe vielleicht angemessen wäre, dann habe ich hier einen ganz unverbindlichen Vorschlag. Wie wäre es mit einem Euro pro Podcast-Folge und zwei Euro pro Lesemonat? Selbst zusammengerechnet ist das immer noch günstiger als die Abo-Gebühren eines klassischen Magazins. Natürlich kannst du gerne erst ein paar Folgen hören und über Monate hinweg Lu-Glitz lesen und erst später einen gesammelten Förderbeitrag leisten. Zahlungen sind ganz einfach bei PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten

findest du auf meinem Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[01:24:15] Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

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

Show notes

Felix Wölk is one of the best-known paragliding photographers, flight reporters and adventurers.

Anyone who occasionally browses through various paragliding magazines, admires their cover images, or searches inside for adventurous travel reports will come across a name rather briefly than at length: Felix Wölk. Today 48 years old, he has been paragliding for 30 years and has made flying not just a hobby, but the defining driving force of his life.

Felix is a flight instructor, aerial photographer, and above all a flight traveler who has already traveled by paraglider on and over all non-iced continents of the Earth – in some places even as a pioneer with numerous first flights.

There would be many stories about this. But they can be read in a more gripping way in Felix' Reportagen, some of which are linked in the shownotes for this 80th Podcast-Folge on Lu-Glidz.

In the podcast, it's more about the background: what it is, what drives him, how he managed to not only live with, but also from paragliding, and while somehow always doing his own thing.

Felix Wölk talks about all of this in the conversation. It is about, among other things, flight addiction, adventure, his ideas of aesthetic paragliding photography, and his work for the Redbull X-Alps.

We talk about the risks of aerial photoshoots, eruptions of active volcanoes, and what he would place special emphasis on during the initial and continuing training of pilots. After all, Felix Wölk only recently co-founded a new flight school.

If you enjoy Podz-Glidz, then why not support my work on this podcast as a patron. How this is possible very easily and without any obligation, you can find out on the website of my blog Lu-Glidz, specifically on the page "Fördern".

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

Music for this episode:

Track: Hulu Ukulele | Artist: Chris Haugen

No Copyright Audio Library

Watch & Download: <https://www.youtube.com/watch?v=l5gaXyj0VYU>

Felix Wölk is one of the best-known paragliding photographers and flight reporters. A conversation about flight addiction and adventure.

In the podcast itself, it is more about the background: what it is, what drives him, how he managed to not only live with, but also from paragliding, and while somehow always doing his own thing?

Felix Wölk talks about all of this. It is about, among other things, flight addiction, adventure, his ideas of an aesthetic paragliding photography and his work for the Redbull X-Alps.

Links:

- Homepage of Felix Wölk: <http://www.felixwoelk.com/>
- Fly Felice: <https://flyfelice.com/>
- Facebook: <https://www.facebook.com/felix.wolk.1>
- Instagram: <https://www.instagram.com/felixwoelk/>

- Paragliding in Tanzania: <https://www.spiegel.de/reise/fernweh/gleitschirm-abenteuer-in-tansania-sprung-vom-kraterrand-a-793685.html>
- Hike and Fly: https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2017/09/felix_woelk.pdf
- Dolomites during North Foehn: http://www.felixwoelk.com/wp-content/uploads/2017/04/Dolomiten_bei_Nordfoehn.pdf
- Inferno: <http://www.felixwoelk.com/wp-content/uploads/2016/09/CROSS-COUNTRY-173-INFERNO.pdf>
- Between Heaven and Hell: <https://www.advance.swiss/stories/zwischen-himmel-und-hoelle>

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/04/podz-glidz-80-inferno.html>

Transcript

[00:00:07] **Felix Wölk:** But I do take enough precautions, so it shouldn't sound like I'm trying to commit suicide or anything, no, it's really not like that, otherwise I wouldn't be healthy after 30 years of aviation, right? But, with photography, it's true that you take risks, but from experience, it's more the models who are at risk and not the photographer.

[00:00:33] Podz-Glidz,

[00:00:53] **Lucian Haas:** the Lu-Glidz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. In this episode with Felix Wölk and Lucian Haas at the mic.

[00:01:06] Anyone who occasionally browses through various paragliding magazines, admires their cover photos, or looks for adventurous travel reports inside will come across a name, albeit briefly. Felix Wölk. Today 48 years old, he has been flying for 30 years. He has had a paraglider for 30 years and has made flying not just a hobby, but the defining drive of his life. Felix is a flight instructor, a flight photographer, and above all a flight traveler who has already traveled by paraglider on and over every non-iced continent on Earth. In some places, even as a pioneer with several first flights. There are many stories to tell about this, but they can be read more excitingly in Felix's reports, some of which I've linked in the show notes for this 80th.

[00:01:55] I've linked the podcast episode on Fluglights. I was more interested in the background. What is it that drives him? How did he manage to not only live with paragliding, but also from it, while always somehow doing his own thing? Felix Wölk talks about all of that in the following conversation. It covers, among other things, flight addiction, adventure, his ideas of aesthetic paragliding photography, and his work for paragliding photography. We talk about the risks of photoshoots in the air, launches from active volcanoes, and what he places particular value on when it comes to the initial and ongoing training of pilots. After all, Felix Wölk only recently co-founded a new flight school.

[00:02:42] If you enjoy Podz-Glidz, why not support my work on this podcast as a patron? You can find out how that's possible, easily and without any obligation, on the website of my blog Fluglights at www.flug.de. Of course, you can also simply recommend Podz-Glidz. With a good rating on Spotify or Apple Podcasts, a post on Facebook or Instagram, and best of all, just in direct conversation with your flying friends.

[00:03:17] Felix, define the term "flight addiction" for me.

[00:03:22] **Felix Wölk:** Oh, that's quite the brain teaser to start with. Flight addiction... well, I can certainly tell you about it from my own life. Flight addiction definitely made me quite addicted right away. That is to say, an addiction is something you do and then all the other things in life suffer because of it, I'd say. And that's how it was for me back then. I was so enthusiastic about it that I basically gave up everything else I had done up to that point. And accordingly, I'd say you can certainly talk about flight addiction.

[00:04:02] **Lucian Haas:** You've given me such a brief biography. And it says very clearly why I got into this topic of flight addiction in the first place. It says there, 1995, carpentry apprenticeship dropped out after one year because I was already addicted to flying and needed time. Then it continues, 1996, landscaping apprenticeship dropped out after one month because of flight addiction and exploitation of the apprentices.

[00:04:24] So, at that time, flight addiction was already a significant part of your life.

[00:04:29] **Felix Wölk:** Yeah, that naturally defined my life right from the start, I have to say. Back then... I had finished school, did my Abitur at a Gymnasium in Munich, and basically had no plan for what I should do next. And I thought, I'll just go flying for now. That's how I ended up with it, and yeah, accordingly, my conscience haunted me a bit over time because I should have somehow managed to do a vocational training or something. But that never happened. I tried it, as you mentioned, with a carpentry apprenticeship and with a landscaping apprenticeship. But... it was just unbearable. I couldn't spend every day from morning until evening doing one job and not go flying. That was impossible for me. Not to mention that flying, of course, costs money, even back then.

[00:05:17] And I had to pay for that, of course. And well, with an apprenticeship, it was like 400 something Marks a month back then. How are you supposed to buy an aircraft with that? Difficult, right? So in that sense, there was no other option for me.

[00:05:32] **Lucian Haas:** What did you do then? What did you do to

[00:05:34] **Felix Wölk:** to get money? Yeah, I worked jobs. I rode a bike in Munich. I worked as a bicycle courier in the winter, because that wasn't flying season and usually isn't. So I was out in Munich in the winter as a bicycle courier and earned my money that way. It was a pretty good income, I have to say. But at the time, it was also a pretty exhausting job in the winter. Eight to ten hours a day. But the good thing was that afterwards... In five months of winter time, I had a decent amount of money. And then I could take the whole summer off to go flying. That helped me out a lot, of course. You need a lot of time to fly. You have to accumulate flight hours. And I just took that time for myself.

[00:06:20] That was the kind of life I was leading back then, yeah.

[00:06:25] **Lucian Haas:** Let's take a step back to your apprenticeship as a carpenter or landscape gardener. You say you dropped out because of an addiction to flying. What kind of feeling is that, when you say "addicted to flying"? How did it manifest? If someone has a drug addiction, maybe they get the shakes or something. What do you get as someone addicted to flying?

[00:06:45] **Felix Wölk:** Yeah, basically, I can remember just one example that comes to mind spontaneously. In that machine room you had to be in during the carpentry apprenticeship, there were these large windows and you could see the sky. Now, as an aspiring and enthusiastic pilot, you already had an eye for the clouds. And when you're standing there at the machine and... outside you see the cumulus clouds growing and it's 11 o'clock, half past eleven, and you could fly thermals all day. That's when you get the itch. I couldn't handle that and you feel trapped. You feel trapped there.

[00:07:21] **Lucian Haas:** But you still have all your fingers, so you didn't somehow accidentally saw one off while cloud-gazing or anything. That

[00:07:26] **Felix Wölk:** would have been the best thing. At the circular saw, you mean looking away and then... Yeah, yeah. No, I was paying attention. But I did manage to finish a year.

[00:07:37] Yeah, that was already bad during my school years too, somehow, that I couldn't just lock myself in a room. I just couldn't stand it. Also this urge to go outside, that was also back then, before aviation, nature just lured me out too much, too strongly. And the freedom and being outside and movement—with flying, of course, that was even more pronounced.

[00:08:06] **Lucian Haas:** Yeah. Did you experience the aviation addiction as something pleasant, or was it also sometimes unpleasant for you?

[00:08:13] **Felix Wölk:** No, it was never unpleasant for me. I fundamentally felt it as an absolute fulfillment, a deep dive into my dreams. So, it was a huge joy and it still is. It's become a bit of a habit now, of course, because I've also been working in the scene professionally for years. But, but it was a wonderful feeling. I didn't see it as an obsession, for God's sake. Not at all. It was finally the fulfillment of this urge for freedom that I felt. So, it was a wonderful feeling, there's really no other way to put it.

[00:08:49] **Lucian Haas:** Then maybe "seeking" is basically a term with too much of a negative connotation. Yes. I was already adventurous or whatever, and because of that, I had to—I couldn't do anything else. I can

[00:09:02] **Felix Wölk:** You could see it that way, yeah. Of course, you could also say "fluglustig" would be another word for it. But for me, it was already a bit more extreme. I mean, I dedicated my entire life to this thing immediately and set everything up accordingly.

[00:09:19] To say it was just a nice hobby I pursued would be an understatement, I think. So, you could call it a passion, a hobby, something in that ballpark, maybe.

[00:09:35] **Lucian Haas:** How did you do it then? How did you manage to make a living, even with your addiction to flying, in a way that ultimately earns you money—and all the money you need or needed for your addiction to flying?

[00:09:50] **Felix Wölk:** Yeah, that started when, after a few years, I felt the need to somehow keep memories of the great adventures I'd had back then, many of which I experienced with the kite, and I started...

[00:10:09] So, I started attaching camera rigs to the kiting rigs, built these wild structures onto them, which many people hadn't even thought of at the time. I think I was pretty much the only one doing that. And accordingly, yeah, I started collecting photo material. But the intention was first to capture memories of the great days I experienced while flying. And then I just got the idea to send the images to magazines and publishers, and I remember quite suddenly having a cover photo on a magazine. That was the kiting and paraglider magazine back then. It was called Fly and Glide. And I thought, oops, I can actually make money with this.

[00:10:58] And then I started pushing the photography. That actually laid the groundwork, so to speak, to make money from it. And then, of course, the flight instructor thing came into play as well. I did the flight instructor training in parallel, which is also a very nice profession. But that's basically the direction it went in, yeah.

[00:11:22] **Lucian Haas:** You became well-known, especially in paragliding circles, primarily for your, let's say, adventure trips and the corresponding reports you published in the paragliding magazines. You yourself even describe some of these trips as pioneer flights. What were you looking for in those countries where you say you were a pioneer?

[00:11:44] **Felix Wölk:** Yes, that was of course a bigger adventure. I remember many trips to Africa, for example, which were many years ago, I have to say. Back then, I was often traveling with Michael Gebert; we were a good team at the time. We traveled Ethiopia, for instance, and were pretty much the first people to ever fly a paraglider there. So that was naturally a pioneering trip. We were in places in the middle of the interior where people had never seen a white person before. And we came down from the sky in paragliders and were looking for new flight possibilities as well. We took a lot of time back then. Every winter, we took two or three months together and traveled the globe with the intention of somehow discovering new flight areas or flight possibilities.

[00:12:34] Flight areas often didn't even exist yet. Not in Ethiopia, for example. Also not in Tanzania, where we were, or Kenya, or in South America, a lot of the time.

[00:12:46] And those were definitely pioneering trips. We were aviation pioneers. We were looking for the new, the unknown with our paragliders. And that's something that's been found, I have to say. The world is huge, and there is an enormous variety of flight conditions and meteorological phenomena that constantly throw you completely off balance because they are so amazing and so inexplicable. You just don't believe it. I also remember a night flight in Brazil. Thermals at night on an island that then carried us 800 meters above sea level. We took off at 11 p.m. and thought, let's just give it a try. Thermals formed in the middle of the night. Yeah, those are just great things, great memories.

[00:13:31] And those were definitely pioneering trips. Pioneering expeditions, so Michel and I were out there like paragliding pioneers. And Federico, I have to say. Federico Kutscheid. A strong travel team, I'd say.

[00:13:48] **Lucian Haas:** Let's go back to this topic of Ethiopia, where you said it was one of your major pioneering trips. Take us there for a bit. What are the most defining experiences or images you still have of it? Even if you say it was a while ago.

[00:14:06] **Felix Wölk:** Yes, things happened there that you never forget. We were, as I said, in the deep heart of Africa, where people had never seen a white skin color in their lives. And accordingly, the social consequences of our flying were enormous. So, of course, we saw many police stations and also prisons from the inside. We had crowds of people that were unimaginable. I mean, thousands. So that was actually the biggest task there in Ethiopia. Not the flying and taking off and landing somewhere or the turbulence. That's all somehow manageable. The much bigger task is somehow realizing that socially there.

[00:14:53] Because you're dealing with unimaginable crowds. And they see everything. They aren't as desensitized as the people there were or are in our civilized Western world. And the children running around there see someone paragliding for many, many kilometers. And then they'll walk 20 or 30 kilometers just to be there when he lands. So you have thousands around you. And everyone wants to touch you. That's exhausting, of course. You need nerves of steel and you need a certain tactic, like packing up your equipment as quickly as possible right after landing. Because otherwise, everything gets torn apart and the rescuer is out there. And there's a bit of a lack of distance, I'd say.

[00:15:43] So, the mere desire to touch a white person who comes down from the sky.

[00:15:49] **Lucian Haas:** Did you know, or did you guys know, what was waiting for you there? Or was it really like, you just went there completely wide-eyed and said, "Come on, Ethiopia sounds interesting, there seem to be some great mountains there. Let's go fly there." And then you land for the first time and are almost run over by the crowd.

[00:16:05] **Felix Wölk:** That's exactly how it was. Before every winter, we'd pull out the old Dirke world atlas from our school days, flip through it a bit, and point at something with our fingers. And then we'd organize the trip or just head off there blindly. Always on a small budget, pinching pennies, using public transport and all that. And yeah, we just headed into these countries blindly. And yeah, we did it. And we enjoyed it in some ways. I mean, it was a great way to travel because you get to know the country incredibly well, of course. But accordingly, we were sometimes surprised by the consequences of our actions.

[00:16:49] **Lucian Haas:** If you're saying you were traveling for two or three months in the winter... you were probably in Ethiopia for several months, or at least several weeks, anyway.

[00:16:58] **Felix Wölk:** Yes, several weeks in any case. You need a lot of time if you're traveling like that, and especially if you want to fly to countries like those. Like I said, you have to expect that after the first flight, you'll be locked up for a week or something. And you have to somehow talk your way out of it using diplomatic means, in some form. So in Ethiopia, for example, that's how it was. We were held for a week. But until that finally turned into a lifetime flight permit in Ethiopia, on the part of the Ethiopian general who had visited us personally. Which is, of course, quite an experience in itself. And he sat in your cell? He visited us, exactly.

[00:17:44] And we weren't in a cell for a week. We were basically under

[00:17:50] **Lucian Haas:** House arrest. Yes,

[00:17:51] **Felix Wölk:** the house arrest, exactly. House arrest under supervision. And well, it was actually a very nice meeting with the General, I have to say. It was also a nice networking opportunity. A very pleasant conversation. And then we were able to explain to him that we do something for the country too. That we also boost tourism because of it. And he really liked that. And then we got this lifelong flight permit. And were allowed to travel again.

[00:18:18] **Lucian Haas:** Did you go back to Ethiopia later? Did that lifelong flight permit of yours get you anywhere? Yes,

[00:18:22] **Felix Wölk:** Overall, we were there three times. Yes, if I remember correctly, it was three or four times. We even had a group trip then. We took people along to show them "Ethiopian flight zones," so to speak. Overall, we were there four times, yes. But even if you have a permit like that, of course it doesn't do you any good because nobody knows about it.

[00:18:50] But they were great trips, I have to say. And especially the human connections you experience there. Especially in Africa, I always really liked that. The warmth of the people. And the kindness. Those are qualities that we

often miss in our world.

[00:19:10] **Lucian Haas:** There's another adventure I heard you describe as your most beautiful and wildest one. You also wrote a report about it. But before I reveal what it was about, I sent you an excerpt where I said I'd like you to read it out loud. Yes. If you could pull that up, I'd ask you to just read this short passage from it. Then we'll talk about what was actually going on in the background.

[00:19:39] **Felix Wölk:** Yes, I have it right here in front of me. I can just read it out for your listeners. I'd be happy to.

[00:19:49] And once again, we're in luck. The late afternoon brings a perfect tailwind. One last time, we count to three. With three steps against the wind, the dream of our volcano trilogy comes true. We glide from the crater of Europe's highest active volcano toward the sea. The air is calm. In the evening, high above the lanterns of Safarana et Nea, I'm overcome by sentimentality. I belt out Umberto Tozzi's "Ti Amo" at the top of my lungs and roar my Italian declaration of love into the kitschy-colored evening sky, interrupted by sulfurous coughs. One last swing over the playground fence of Safarana et Nea. A few cheering children, and the ground has us all again.

[00:20:34] We're completely flooded with happy hormones. A few moments later. We can't believe what we're seeing. Etna is erupting. Right where we were standing just 45 minutes ago. A deep black plume of smoke is rising rapidly up to two kilometers high. The sabianere, black sand, will cover the streets of Sicily again tomorrow. The monster is alive.

[00:21:01] **Lucian Haas:** Very beautiful.

[00:21:04] This report is titled Inferno. What was it about? I mean, what kind of trip was it?

[00:21:11] **Felix Wölk:** Yes, I have to say, that was one of the most beautiful trips I've ever taken. It was about three or four years ago now. And back then, I traveled by bike from Germany with Tobias Böck, a pilot buddy of mine, from Allgäu, where I was living at the time. We went from southern Germany over the Alps and all the way through Italy to Palermo. And on the way, we flew over Italy's three most active volcanoes, which are also the most active in Europe. That was Vesuvius near Naples, then Stromboli and the island of Stromboli with its active volcano, Stromboli. And finally, Mount Etna in Sicily, which was active as hell at the time.

[00:22:01] And that was, of course, a great trip. It was a fantastic adventure, especially because it actually worked out. We were lucky with the weather, especially at the Etna at the end. And this way of traveling by bike—we had tents with us, we camped. All my camera equipment was with us. I had a trailer, I rode with the trailer. And then the paragliders, that was just wonderful, I have to say. And then through Italy, which is full of culinary sensations. Every evening you're starving after cycling. And you feast your way through a paradise. So that was a great trip, I have to say.

[00:22:37] **Lucian Haas:** When you set off in the Allgäu, was it already clear that you wanted to climb and fly over these three volcanoes? So was that really the goal?

[00:22:47] **Felix Wölk:** Yes, that was the goal. Yeah, we set that as our task, our motto. We're just going to try it. And that was the goal. And we actually really succeeded.

[00:22:59] **Lucian Haas:** Well, as far as I know, it's not allowed to fly from these volcanoes at all. So, it was allowed...

[00:23:06] **Felix Wölk:** in my life, there's not much I've done. But it's not a crime that hurts anyone to just fly recklessly from a volcano that is, well, officially a nature park. It doesn't hurt anyone. But of course, it involved a bit of trickery; we, yeah, we had to cheat a bit to make it work. Vesuvius is in Naples, and it's obviously, well, probably not, yeah, officially allowed to take off there, I have to be honest. But the other thing is, if you want to request an official permit, then it becomes possible.

[00:23:54] I sometimes dare to doubt it. Yeah.

[00:24:00] With Etna, it was obviously understandable back then that the mountain was closed. Normally, you can go up Etna, even up to the crater where we were and then started from. But at that time, it was obviously massively active. So the whole island, all of Sicily, was already covered in black sand on the way there when we cycled to it. Often, like on the side of the road, they had to push it away because, of course, it had been falling from the sky for weeks beforehand.

Well, anyway, what do you do when you've cycled through all of Italy and were able to fly over two volcanic ones, and then you're standing in front of the third final one. And it's laughing at you, and the weather is good, the wind is weak, and the chance is there.

[00:24:48] Well, there are some things you just do anyway, even if they aren't allowed.

[00:24:54] **Lucian Haas:** Did you have any doubts about something like that? Or is it just that, after getting permission like that, you're such a tight-knit group that he says, "Screw it, we're doing this now. We're going up the volcano, right?"

[00:25:05] **Felix Wölk:** Yeah, that's how it was. And there was no discussion at all. So, but where you mention doubts, I have to say, a companion on this trip, Jochen Schweizer—that's not the "experience" Jochen Schweizer with the big business, but Jochen Schweizer from Sonthofen, a top pilot, also a flight instructor, and an old friend and great mentor. A photo model of mine. He accompanied us for two weeks too, joined us in Naples. And that's a very funny story. So, he's a top pilot, a top Akropilot, a top cross-country pilot, and very tough. However, he studied geology. And that was, of course, his mistake on the trip. And so I actually never saw him.

[00:25:51] He already had some major concerns about flying at Stromboli. And at Etna, if you're a geologist flying over a volcano and then you see it erupting exactly where you took off, I think you'd get some concerns. I was completely clueless about that stuff and was basically just chasing the hotshots, the great photos. And yeah, accordingly, I thought about it less. But Jochen, I don't know if I can convince him to fly over an active volcano again. But in any case, he pulled it off bravely and, as always, modeled perfectly in front of the camera.

[00:26:30] **Lucian Haas:** So in your report, it also comes up that you guys start there. And I don't know who it was, but you also write that, while starting, two lines were first torn on the sharp lava rock. He still got into the air, though. And then, I think, a sail was torn somewhere else. And then you flew. And as you described it, at least you're limping over the crater and saying, okay, no one is allowed to lose altitude now. Otherwise, you just land inside and you're done. Yeah. But where was that roughly? That was more

[00:26:57] **Felix Wölk:** That's the case at Stromboli. Oh, okay. Stromboli has a relatively striking north flank, that black one where the lava always flows into the sea at night. And the wind was blowing cleanly there, and accordingly, we were even able to soar at Stromboli, which was absolute luck. But we're already talking about launch wind, wind speeds of 30 to 40 km/h. So with mountaineering gliders, you need quite a bit of wind. And we managed to fly over the volcano by letting ourselves move across the volcano in the updraft. Of course, you can't starve there; you'd be sitting in the active volcano crater and be dead instantly, that has to be made clear. But you can watch out to make sure you still have enough forward speed and don't let yourself move too far back.

[00:27:44] But the starting conditions on Etna were a bit more difficult, because of the gasping, since everything smelled so much like sulfur and you shouldn't breathe in too much of it, and the rock was sharper—it's not exactly paraglider-friendly pavement, if you can put it that way. It's a volcano, after all.

[00:28:06] **Lucian Haas:** When you're in such intense situations, like taking off from a volcano and you know the other two are already gone, and one of them had lines that snapped or something like that, do you stay completely cool or do you start to panic?

[00:28:20] **Felix Wölk:** I'd be lying if I said I didn't also feel some kind of...

[00:28:26] I'd be lying if I said I wasn't also kind of excited, but I can remember that regarding this volcano trilogy and the flights from the volcanoes, I was of course very obsessed with getting photo material—and top-tier material, because where else are you going to get that? And accordingly, I definitely turned a blind eye to things like wind speed and so on for Dev, and then I have to say quite clearly, I'm just chasing after them with the camera once the models are already in the air, and then the shot counts, but I do pay enough attention—it's not supposed to sound like I'm committing suicide here, no, it's really not like that, otherwise I wouldn't be healthy after 30 years of aviation.

[00:29:13] But with photography, it's just that you naturally take risks, but based on experience, it's more the models who are at risk and not the photographer.

[00:29:28] **Lucian Haas:** Regarding this, especially with the photography and these shoots with models and all that, let's get back to that in a moment. Before that, I'm interested in something else, because we're currently doing this reportage too. You don't just write about photography; you also write a lot, so you basically always deliver full reportages with images and also texts written by you. And not just for paraglider magazines, but I saw you also write for other adventure magazines or car magazines, where you say you deliver corresponding adventure reportages. What does writing give you in this whole process?

[00:30:05] **Felix Wölk:** What it gives me as a person. I mean, does it help you

[00:30:11] **Lucian Haas:** to process something like that again? Yes, exactly.

[00:30:14] **Felix Wölk:** So, it actually started for the same reason as photography: I wanted to capture these adventures I experienced, especially while flying. That's how it really began for me with writing—I just sat down and wrote a story about the adventure I'd had. And then, over time, it naturally became, let's say, more professional. I had to follow guidelines, editorial guidelines and so on. But that's how it started. I didn't learn it, either. I didn't study journalism or anything, or take any courses. I'm still writing with the Adler search system using two fingers.

[00:30:59] That's why it naturally takes a long time too. But that's how it started. It was for the same reason as with photography. And from that, it basically just became a job, because apparently quite a few people liked it.

[00:31:14] **Lucian Haas:** If you look at it now, which do you enjoy more, the photography or the writing, like as a memento of those adventure stories?

[00:31:25] **Felix Wölk:** Hard to say.

[00:31:28] Actually, it's the photography, but that's because when you write nowadays, you have to stick to so many guidelines, which isn't really in my nature. That means length requirements. Length requirements and, of course, also

[00:31:46] the needs of the sponsors, which you obviously have, and you naturally have to consider everything you write, and yeah, just between us, the truth isn't always desired, let's just say. So, in that sense, photography is a bit freer; you can basically always publish a photo. I mean, the same problem with sponsors and all that exists, and you also have guidelines for certain photo jobs—we can talk about that again—but I also have to say that the work itself makes photography a bit less pleasant, but fundamentally, I have more freedom when I'm taking photos.

[00:32:34] **Lucian Haas:** What I've noticed when reading your reports compared to other aviation stories other people produce is that you always write an enormous amount about the experiences surrounding it. Sometimes you do an aviation report, but in the end, I'd say, maybe 10% is about the flying and 90% is about everything else around it, which makes sense when you translate that into newspaper pages—you don't even fly for 10% of the time on such a trip. So the experiences often come from something completely different. Even so, in these aviation reports, the flying actually comes up relatively briefly. What I've been wondering is, maybe that's because the feeling of flying is so hard to put into words?

[00:33:19] **Felix Wölk:** I don't really want to say that.

[00:33:22] I think you can put that into words. I believe I've changed my style a bit over the years. That's probably also because I've become a bit more jaded after 30 years, and maybe I don't feel that youthful enthusiasm you experience at the beginning of aviation as much anymore, because I've often experienced a lot of it already. And I think my texts used to be more focused on flying, the facts, and the feelings and emotions of flying, and were very subjectively shaped. But now, it's definitely become a bit more objective, with a bit more practical value and maybe less emotional and

[00:34:06] Yeah, and because my interests have probably branched out a bit more by now, different topics besides flying are also touched upon in the stories. But I can't really answer that question properly. However, I think writing about flying isn't a problem at all. You can fill books with it, whether they're factual or emotional.

[00:34:36] **Lucian Haas:** Is there a book by you, or are you planning something where you say, I'm going to write down my story without having to worry about sponsors, truth tweaks, or anything else?

[00:34:47] **Felix Wölk:** Yeah, those would be the memoirs. Sometime, right? I could actually start on that soon. Oh, sorry.

[00:34:54] **Lucian Haas:** With 30 years of life as a pilot and adventure travel, you've probably gathered enough material to write some very interesting memoirs, at least for that part.

[00:35:02] **Felix Wölk:** Yes, that is actually an idea of mine—that I could take all those texts, and especially the raw drafts of old texts that I've archived, and edit out the essence to create some kind of nice original work.

[00:35:20] It's unfortunately a low-paying art form. That's a bit the problem. So, self-publishing things that are personal—I'm not sure. It just takes a lot of time and is relatively unprofitable. Yeah, and of course you also have to...

[00:35:36] **Lucian Haas:** look. Isn't adventure travel relatively unprofitable anyway? Especially during the time when you say you're traveling in Africa for up to two months—you have a super intense trip, but in the end, you probably can't earn that much from reports, so that you can say, "Yeah, great, I made a good profit." You have to

[00:36:00] **Felix Wölk:** also say, you also have to

[00:36:00] **Lucian Haas:** ...the time spent writing and all the other stuff, editing photos, bagging everything up. I can't imagine that, especially in today's times where pay is decreasing, you can actually make a good living doing that proportionally.

[00:36:16] **Felix Wölk:** Yes, the question is, of course, what is a good living? I think everyone has a different approach to that. But it's definitely not a profession to make you wealthy. That's definitely not the case. But that's not really at the top of my personal list anyway. I have completely different priorities. I mean, I want to lead a fulfilling life and do as much as possible of what I imagine and what my dreams were, and I want to realize those. Money plays a role, of course, that's clear. It's inevitable; without money, it doesn't work. The world doesn't turn like that in our time. But it shouldn't be number one on the list.

[00:37:03] Or for me

[00:37:05] **Lucian Haas:** at least. Your reports always include many images. You're also an aerial photographer, and you're certainly one of the most well-known paraglider photographers, I'd say, nowadays. What actually makes a good flight – or aerial photo – for you?

[00:37:28] **Felix Wölk:** That has naturally changed for me. My style, let's say, in photography. But that has also changed because photography itself has changed.

[00:37:41] Right now, for me, a good photographic photo—I have to say this clearly—is one that follows documentary image rules, so a documentary photo that has an aesthetic appeal, meaning it also follows the classical guidelines of photography. So, currently, I'm not much of a fan of super wide-angle lenses or anything like that, because of course anyone can do that now with GoPros and stuff that has relatively little to do with reality. That's my opinion now, my personal one. I used to be different; I experimented with super wide-angle lenses very early on, especially with kite flying using 14mm lenses, which of course had distortion at the edges.

[00:38:29] Fisheye lenses were obviously a sensation at the beginning, because they didn't exist yet, or only in the absolute professional photography scene. And back then, it was obviously a top photo for me when I managed to pull it off for the first time with such a wide-angle focal length. As I said, that has changed. I've become a fan of classic focal lengths again, more of telephoto shots, of photos with a documentary character and little image processing.

[00:39:03] To be honest, part of it is also because I'm not particularly good at image editing and I don't have the patience for hours of editing and computer work. But nevertheless, when I see a photo, even by other photographers, I appreciate the documentary value, because nowadays every kid can edit images, distort them, do retouching, and cobble things in or take them out. And I think that documentary photography will survive—I hope so, at least—just as theater will continue to hold its place in acting, and should and must.

[00:39:46] **Lucian Haas:** Now you keep saying documentary photography. How much of what you photograph—you have your clients in the background and stuff like that—how much of that is basically planned or staged anyway, or how often is it ultimately a documentary film? A documentary snapshot.

[00:40:07] **Felix Wölk:** It involves a lot of planning. So even with a documentary photo, the way I aim for it, there's a lot of organization and planning and all that preliminary work involved. If the budget allows, I go out with the team, with top pilots, everything goes over the radio, and I have a visual in mind that I relay over the radio, and then everyone flies just for the camera. That of course also improves the results, the high-quality ones. And I'd say, if we're being honest, my photos have a look that I think is documentary. And it's also a fact that this pilot is flying in this scenery over these glaciers and has a beautiful position that looks like he's about to circle into the thermals, and there's action in the image and movement.

[00:41:02] So I try to take photos that look like snapshots, but in reality, they are well-studied with top pilots, a top team, and planned, because you just can't do it any other way. You can't get that close to the subject or anything like that. You can't get to a location together at three and a half thousand meters somewhere in the glacier world if you don't do it disciplined on the right day and

[00:41:30] highly organized. They are photos that, as I said, have a documentary character, they are documentary in nature because the action is happening, but the way to get there can't be achieved any other way than with a highly organized shoot with good people.

[00:41:48] **Lucian Haas:** You also work as a photographer for the Red Bull X-Alps and are the head of the Aerial Photography Team there. Sorry, what exactly does this team do, or what defines the Aerial Photography Team? And as far as I understand, there aren't just photographers involved, but also pilots.

[00:42:08] **Felix Wölk:** Yeah, that's how it is. I've always been a photographer for the X-Alps, or almost always. I think it's been about 15 years or something. And my work has changed in that regard. In that sense, I used to be one of the, let's say, regular photographers who covered the event. That means you follow the people around, photograph the athletes, do portraits of the athletes beforehand, and so on. And what I noticed, or what I eventually told the organizer, is that aerial shots are actually missing. And of course, there are a bunch of helicopters flying around with photographers inside, but

[00:42:48] Helicopters are very limited in paraglider photography. You can't get very close to the aircraft because it would be dangerous due to the turbulence. You also can't fly over the pilot through the downwash. You can't fly in front of him because he would fly right through the downwash. So, with a helicopter, you're always stuck with a very limited perspective. And then I suggested that I take care of the aerial shots, from a paraglider, where you can get closer to the pilots. And that's how it came about. And now, of course, there are the problems that in a competition you don't have a chance to photograph an athlete, because they aren't waiting for the photographer who's just wandering around in a tandem thinking they can get a shot.

[00:43:34] That's a long process... If he tips over while still on the radio, he'll fly back again. You

[00:43:38] **Lucian Haas:** were almost, but I wasn't quite that far yet. The

[00:43:40] **Felix Wölk:** The standard command from the photographer in the air to the models is always "lower, lower, lower." You're usually flying towards the tandem and can't keep up. So nobody is joining in there. But nevertheless, my current job at the X-Alps is that we don't film the competition itself, because that's just not possible. That's filmed from the helicopter. Or by photographers standing on the ground. And my team and I do product shots every time—so these are advertising shots that serve the sponsors. The event lives off a lot of sponsors, after all. And they all have a contractual right to image material to promote their products with the pictures and so on.

[00:44:29] Furthermore, the event is promoted in online media through my shots, especially during the two-year hiatus that always occurs, and so on. But those are shots that I take with my team that embody and showcase the event or the spirit of the Red Bull X-Alps. That

[00:44:53] **Lucian Haas:** means, the spirit is there, but the viewer—so the person seeing the images—might not know that in the background; they assume that one of these X-Alps athletes is flying and was just photographed in front of glacier XY. And that wasn't the X-Alps athlete at all, whoever it was, but someone who basically recreated it with the same glider. No, because you also have to look at the

[00:45:17] **Felix Wölk:** ...always pay attention to the captions. So, exactly, the captions on the releases are always completely accurate; it's very professional work there. And it clearly states that it's a shot from a pre-shoot, which is just...

[00:45:34] for example, the region where a group of pilots is currently located is presented beautifully in a nice photo, so that you as a spectator can see, "ah, now they're, let's say, at the Matterhorn," and the Matterhorn looks more beautiful and spectacular and all that. It just makes the imagery a bit more attractive because of that.

[00:45:56] **Lucian Haas:** How many of the real, I'd say, "real" X-Alps pilots actually fly in front of the lens for you, like, in front of the camera? Is it mainly another team of people who aren't actually participating in the competition in the end?

[00:46:12] **Felix Wölk:** So, the X-Alps athletes are of course always available, all of them. I mean, before the competition, they have to be there so that footage can be collected. But basically, I have my own team with my own pilots, which I much prefer. Usually, it's Johannes Baumgarten, who is one of the best German pilots ever, and Anselm Rau. He's perhaps known through the DHV training where he works and who is a test pilot for Air Turquoise. So these are all full-professional pilots whom I've known for a long time. We've known each other forever, we're friends, and that's worth a lot in this work because it makes the job much, much safer. I mean, sure, you can do photoshoots with outside pilots, but

[00:47:00] even with top-tier pros, the risk is still higher that they'll fly too aggressively for the camera and it becomes dangerous. I can rule that out by taking people I know well, people I trust not to take too many risks for the camera. I've also had bad experiences—bitter experiences—before.

[00:47:27] **Lucian Haas:** Someone crashed at the last X-Alps, didn't they?

[00:47:28] **Felix Wölk:** crashed, who flew for you. Did I hear that wrong? I didn't have anyone crash during the last ones, for God's sake. Luckily. But I did have an accident during a shoot once, and it was a serious one too. One of my models. And yeah, that was also a... Everything healed up again, but they were seriously injured.

[00:47:55] Yeah, luckily they're perfectly fine now, but it was such a... I was a bit reflective afterwards. So, I definitely changed the way I work after that experience, because that's the worst thing that can happen.

[00:48:13] **Lucian Haas:** But was that too much risk in that situation? I mean, was it too much pilot risk that he took for the shot, was it just too risky? Yes, exactly.

[00:48:22] **Felix Wölk:** That's how it was. It was at Mont Blanc. We had arranged to meet for an evening shoot on the glacier. We wanted to take the cable car up in the evening, and he was still in the air, so I said, okay, let's meet up on the glacier. He tried to fly up and land perfectly, and then there was this nasty weather situation with an inversion, which is often the case there. And he simply tried too forcefully to make that meeting point and get up there, and then he flew in bad air very close to the slope to get through the inversion. And that's high mountains and rocky terrain, and then unfortunately, he hit the rocks and had to be rescued by helicopter. But as I said, in the end, it turned out okay.

[00:49:09] But he just tried too hard to be available for the photographer up on the glacier in the evening. And it wasn't a pilot I've known for decades, like the case with Anselm, for example. Or with Jochen Schweizer, who cycled through Italy with me. Or even Baumhieder, Johannes Baumgarten.

[00:49:32] **Lucian Haas:** How dangerous are these photoshoots, or how much of a hazard are they? How risky are such photoshoots in the air for you? You say you fly a lot in tandem. You're probably sitting in the front and don't have to control anything anymore. You can just tell him where to fly, but you have both hands free. But there are also other cases, where you're probably just on a solo paraglider—your volcano story, where you were flying along solo and then

have to do everything freehand, and probably aren't always in the most pleasant air out there. That's clear.

[00:50:06] **Felix Wölk:** Yes, sorry.

[00:50:07] **Lucian Haas:** Have you ever experienced any risky, negative, or dangerous situations where you thought, "Oh, shit"? Or where you would have preferred to just drop the camera or whatever?

[00:50:18] **Felix Wölk:** Fortunately, without consequences. I haven't had any truly dangerous situations while solo photographing, luckily. But it's obviously tricky, there's no need to talk about that at all. To fly in a tandem with a camera, you basically need strong thermals, otherwise you'll just sink the models and other gliders opposite you. And then it becomes tedious for the others too. I mean, you can't get into a top position because you simply climb worse. And accordingly, it's of course much easier if you fly with a more powerful wing. But also much more dangerous, always letting go of the brakes. Photographing means flying completely hands-free. You also have to adjust the camera within seconds, and for that you need two hands. At least I do. I'm not just taking snapshots; I also have to deal with aperture and shutter speed and stuff, even spontaneously at times.

[00:51:05] And that means you're always flying close to the subject, looking through the lens, with a different focal length. That means you obviously can't judge the distance to the model. Well, with experience you can. If you have a wide-angle lens on, you know it looks far away, but it's actually quite close.

[00:51:27] And of course, that's a tricky matter. But luckily, nothing has ever happened to me. It's very important that when you're shooting solo, you fly a device that has passive safety. But, let's just say, a training glider doesn't help you there, because you won't have the performance and won't be able to keep up. So, it has to match a bit in terms of performance. If you're photographing a twin-prop, you can't do it with an ENA glider.

[00:51:53] keep up with. You just can't do it.

[00:51:55] **Lucian Haas:** What do you fly behind it then? A C-glider?

[00:51:58] **Felix Wölk:** Right now, I fly the Advanced Sigma 11 for photography, the new Sigma. I've flown and photographed it extensively and found it very reliable for me. Even handheld. For a C-glider, I have to say. We're talking about the C-glider here. Now, I don't mean to say that it's a beginner's glider, for God's sake. But for me, it's very suitable.

[00:52:24] **Lucian Haas:** So you've never actually hurt yourself during photo shoots?

[00:52:33] **Felix Wölk:** So, not me. Not myself. No. Yeah, okay. That was the question. Raumi once dumped me into the slope in the tandem. If he hears this now, he'll laugh. Well, so, a failed start with the tandem, because you have to get out somehow even in bad wind. Yeah, it's caught us before, but never seriously. The camera was broken then and

[00:53:02] broken bones or something, but nothing serious. When you're doing photography, you often try to push things with force. We don't need to beat around the bush at all. So, you fly in conditions that aren't ideal because you're there with the photo team in the location and you have to get your job done under pressure to succeed. And you often fly in lousy conditions that might not be perfectly safe, or definitely aren't. Accordingly, you need a high level of skill in the team as well to ensure it stays a safe operation. It's just something like that.

[00:53:38] **Lucian Haas:** like something a stuntman would do, it sounds a bit like that. Yeah,

[00:53:42] **Felix Wölk:** Sure, you could maybe compare it like that.

[00:53:46] **Lucian Haas:** I can remember, in my flying career, which is a bit younger than yours and stuff. How old is it? I started in 2004. Ah, 2004, that's already... Yeah, it's been a while now, but it's still, I think yours is at least 10 years longer or something. Anyway, the first photo I remember seeing of you was this photo series that was published by the DHV right away, where you deliberately simulated a tree landing and flew into a tall fir tree, I think it was snow-covered, too. Exactly. And I thought back then, oh wow, that's one tough guy.

[00:54:32] Did you do even more stunts like that for some photos?

[00:54:39] **Felix Wölk:** Yeah, definitely. I used to make short films back then, together with Michael. One was called On the Run; we were on Lanzarote and of course I also acted. From a script perspective, I had to imagine being a paraglider who doesn't have any control at all, and yeah, things like attempted take-offs in 40 km/h winds and sliding over lava in reverse were shown there. It hurt a bit, of course, but as a professional, you do anything for the camera.

[00:55:14] But yeah, the tree landing was good. That was an idea with Burki back then; we were skiing at Braunegg and it was snowing so beautifully. And with Burki, you can also... with Burkhard Martens, you can also often come up with ideas. Two of them just met on that day and then we realized it. I said, I'm going to fly right into it because the fir tree is shedding so nicely, and then we'll film it, and it's also nicely shed. I had to deal with the pendulum swing a bit before going in, the crash, and nothing happens if a fir tree is that snow-covered. I have friends in Lenkries who made a game out of jumping off a ramp on skis into trees like that. So a fir tree isn't that bad, but I'm wearing an integral helmet so that a branch doesn't somehow go into my eye or something.

[00:56:02] **Lucian Haas:** Well, you said you've never hurt yourself while photography-related. But have you ever had a real crash while flying without the photography involved?

[00:56:13] **Felix Wölk:** Yeah, that didn't go without happening, of course. I have to say, I was very lucky, especially at the beginning of my career. But it was also a different time back then. Yeah,

[00:56:27] With the paraglider, it hit me right at the beginning—it was 1994, I think, about a year and a half after my training. I thought, "Now I'm going to make it and become world champion," and I bought a prototype for a ton of money that was also sold to me. I have to mention that. I actually thought it was very irresponsible back then. And it was a harakiri device. It never got certified, and with that, it would have been over for me almost every time. It was with a year and a half. I flew a lot, I certainly had talent, but no human was built for that purebred prototype from the nineties. I don't even think a full-blooded test pilot could have handled it, because they were simply still flawed designs. Yeah. But they were just sold.

[00:57:13] So, to be honest, I'm still a bit annoyed about it because it could have been the end. At the time, it was very, very close and, well, with the kite during aerobatic maneuvers. But honestly, it was my mistake. I was there for Red Bull for some film shots, as a paraglider and stand-up pilot, and was supposed to launch from a hot air balloon. And then I had my kite, but not upside down—not upside down. It was rigged at the wrong angle. The angle wasn't steep enough under the basket, but flat, and then it doesn't work because the kite doesn't go into a dive, but it falls first. And because of the sweepback, there's this, this torque in the wrong direction, so too massive towards the front.

[00:58:00] And then it's like a paper scrap effect. And that's what happened, and then the kite tags forward. And that happened to me. But I was still able to throw in a rescue. But that was of course my mistake. I should have informed myself better on how to approach a start from a hot air balloon like that. But we were just young and wild back then. That was with Guido, with Guido Germann, who was also hanging on a balloon. He is

[00:58:25] **Lucian Haas:** but got out clean.

[00:58:26] **Felix Wölk:** Yeah, "clean" isn't really clean. But he pulled it off.

[00:58:35] And actually, yeah, exactly, he started first next to me. And I saw, oh no, we're hanging completely wrong. But that was actually quite interesting. I wouldn't do that anymore today. I saw very clearly with Guido, we both hooked on wrong. Him flat, me flat. He starts and it looked aerodynamically totally messy. He almost flipped over, was already negative, and the kite just barely caught. And then I actually should have called the whole thing off. I should have said, no, I'm not launching, we're hanging wrong. But you don't do that as a young, enthusiastic pilot. You think all the ultralights are swearing by you. They're all filming you. Then you're hanging from a hot air balloon, you're out there for Red Bull, and you think, now you're taking off with your career, and then you think to yourself, it'll be fine.

[00:59:22] So, without all that pressure from the cameras and the whole thing, I would have said we're just gondolling somewhere to a meadow and I'm not starting here. But I thought, it'll be fine. Three, two, one, canopy and that was it, it didn't go well. But you only find that out when you get older. That you also have to say no sometimes.

[00:59:44] **Lucian Haas:** Did you ever do a kite launch from a balloon again later, with the angle properly set, or was the lesson for you that something like that is just too risky, and you can't ultimately calculate or set it properly, whatever? I'd rather just leave that out.

[00:59:58] **Felix Wölk:** No, I would have done it again back then because I knew what the problem was. So I would have just hung myself properly and it would have worked, like with all those cliff launches with the kite I did back then. It's simply a matter of the angle. With the kite, you just have to point the nose down and not jump straight out. So you just have to take the dive position when at the cliff or also when launching from the hot air balloon. But it didn't happen that I went back to hanging onto a hot air balloon with the kite, and I oriented myself differently, thought of other things instead.

[01:00:36] **Lucian Haas:** Do you still fly kites today, or have you switched completely to paragliding?

[01:00:40] **Felix Wölk:** I've actually switched completely. My last kite flight was four years ago, which is really a bit of a shame because it was somehow my whole life for a long time, or it ran in parallel, or it was actually the main thing before paragliding. It always ran in parallel for me. Yeah, it's just completely shifted to paragliding now, actually. But I don't want to say that I've stopped completely. I always get a bit nostalgic when I see kite flyers. And I still have my towerless kite flying. Kites, competition kites, I'll pack those out again at some point.

[01:01:18] **Lucian Haas:** Nice. Let's do a little change of subject towards the end. You recently founded your own flight school, Prealpi, together with Reini Vollmers again.

[01:01:30] Why are you starting a flight school again now? I mean, what appeals to you about a task like that?

[01:01:36] **Felix Wölk:** Because being a flight instructor is a great job. I've actually worked as a flight instructor for about 20 years my whole life. And, well, time and again you eventually get the need to stop working as a flight student for someone else. It's also certainly a factor that I've gathered a lot of experience and that certain things regarding training look different than at other schools. And that I can do it better myself. That certainly plays a role too. And I don't regret it at all. Of course, there's a bit of administrative work coming our way. But with Reini—Reini Vollmer—he's really a very experienced pilot, an icon. Many people will know him; he's been flying forever and also has business experience.

[01:02:25] I think that's a very good combination, or at least it's off to a very good start in any case. Yes, we have that. At the moment, we're specializing in advanced training and flight trips. So we're not doing initial training right now, but we're just starting. We also offer high-altitude flight training, but no basic courses yet. Do you still want to do that? I mean, do you want to offer basic courses at all? Yes, that—we're keeping our options open for that. I can imagine that very well. In my work as a flight instructor, regardless of which school, it's always been a great pleasure for me to train a complete beginner and to see the joy of how it starts at the beginning. And that joy when they do their first five-meter jump—I still remember that myself. Those are the main experiences at the beginning that you never forget. The first jump on the practice slope, then the first high-altitude flight—that's the one you never forget.

[01:03:15] And then the first thermals flight. You usually never forget that either. Especially when you're a pilot and have a passion for the sport. And then comes the first cross-country flight. Those are actually the four main pillars. The jump, soaring, thermals, and cross-country. And the enthusiasm that you yourself experienced back then—we talked about the beginning of my own enthusiasm, I still remember it. And when you see that and can pass it on, it's a great feeling. So I think being a flight instructor is a great profession, I have to say clearly. In all respects. Including the fact that you take on responsibility. There are fewer and fewer professions nowadays where responsibility is taken on. People hand it off. Nobody wants to take on responsibility anymore. That's a sad development in my opinion.

[01:04:02] And as a flight instructor, there's nothing left to do but take on responsibility. And I enjoy doing that. And people have to do that in this day and age too. That's very important. Because constantly pulling away from responsibility means, eventually, in all respects, stagnation—and in flying, it's also dangerous, because you no longer dare to pass on your knowledge for fear of making mistakes and getting sued, for fear of being sued, and so on. Like I said, taking on responsibility is fun for me and I enjoy doing it. You

[01:04:32] **Lucian Haas:** you just said, well, I'm saying it a bit differently, but basically, at the end of the day, it's like, yeah, because I think I can do it better than some others, or better.

[01:04:42] **Felix Wölk:** I don't want this to sound arrogant for God's sake or anything. From that...

[01:04:47] **Lucian Haas:** ...making the question better basically means doing it differently in the first place. So, what, how do you approach training differently than, say, many other schools would? Or where do you think training might need to run differently than how it's so commonly done in everyday life?

[01:05:06] **Felix Wölk:** Yeah, I'm basically a fan of—not just in flying, but in general—education, safety through education, and further training, rather than through prohibitions. So that's one thing. I'm certainly not going to forbid anyone from trying something out, but I will give my advice and my opinion on it.

[01:05:30] Then, I think it's also important when flying not to let the financial aspect get out of hand and not to see the participants of a flight trip or the flight students during their training as a cash cow. That's certainly not my motivation. I can't really justify that in terms of safety and a pilot's future. So, knowledge and practice are safety. We try to make sure people get a lot of flight time. That's what counts. Getting a lot of thermals flight time too, because that makes you better, safer, and provides further training. It's not the number of flights, it's the flight hours.

[01:06:15] And Reini, for example, is like a walking aviation encyclopedia. He's top-notch on the theory. I'm not really that way; I have to be very clear, I'm not the expert when it comes to theoretical topics like aviation law and navigation. I'm a man of practice, but we complement each other very well there.

[01:06:33] **Lucian Haas:** So, you're more of a...

[01:06:34] **Felix Wölk:** more of a "gut feeling" pilot? Yeah, you could say that. I acquired my knowledge through my eyes and through practice. I didn't read any books. I asked good people back then and also had good people as mentors, like Karl Reichecker for example, who was Italy's best glider pilot and in my opinion maybe still is. And he took me under his wing at the beginning of my competitive flying with the glider. And then I traveled around with Karl all the time and learned an insane amount from him. I owe a lot to Karl Reichecker, definitely. And? Yeah, that's also somewhat why I have my own flight school, because I experienced what it's like to be taken under someone's wing.

[01:07:25] And as a pilot, you need that to pursue a career safely. You need someone to guide you a bit and take you by the hand. Otherwise, I think it's a bit of a risky business. So if you imagine doing 40 flights without ever seeing thermals, and then you get a license that lets you fly all over the world at any time of day or year.

[01:07:50] Do you already have the experience to be able to do that? It's difficult. I mean, you actually need ongoing support privately or within the framework of a flight school, I think, to make a living safely as a pilot.

[01:08:05] **Lucian Haas:** From everything you tell me and what I read in your reports and stuff, I always think, yeah, you're the gut-feeling pilot who really decides whether to fly or not, or something else, based on your gut. Now, something like a gut feeling has a lot to do with experience. You have 30 years of experience now, and you've probably been through all sorts of weather. But how can you lead a student who comes to you, how can you get them to develop at least part of that necessary gut feeling, perhaps relatively quickly?

[01:08:43] **Felix Wölk:** By me or us trying to develop an eye in him. Developing an eye in him for external impressions, so that you try to use your senses when flying and rely less on measuring instruments and computer programs. So that's just absolute basics, basics in terms of safety too, that you use your eyes, that you read cloud patterns—that people need to be sensitized in that way. For me, that's actually the best meteorology lesson out there. If there are clouds, you can explain everything, even large-scale weather systems; it's not rocket science, but you have to train it a bit and you have to have it explained to you somehow. I've always done it that way too; of course, there's a lot of experience involved.

[01:09:30] But it's worth much more to interpret and read the local weather with your own eyes than to somehow internalize some wind values and data from a phone that circulate all over the world and can be faulty. And to then... when you make a flight plan for the day, I mean, a weather forecast isn't bad, a basic satellite image for the next few days is useful, for God's sake. But I believe no computer can replace the eye. Just an example, so this, let's say,

sharpening the senses again, simply that you don't forget to use your senses when flying, that's important. Does that come in the

[01:10:13] **Lucian Haas:** ...maybe a bit too briefly in classical flight training?

[01:10:17] **Felix Wölk:** I think so, yeah.

[01:10:19] Because it also costs time. It's always this dilemma. Monitoring the weather and going into it a bit and explaining it to yourself costs time. Of course, it's faster to just memorize the exam questions and tick the boxes.

[01:10:40] But you also have to factor in a flight school, there's no need to talk about that. That's just how it is. The solution, like with everything, I think is a compromise.

[01:10:50] **Lucian Haas:** From your experience, how often do you encounter people—with the different types of pilots you meet—who actually have the willingness to engage with this so intensively? Sometimes I get the impression, even when I give certain advanced courses or things like that, including in the meteorology field, that many people always say, "Yeah, I just want it spoon-fed to me somehow." Then I hear it once and I'm supposed to know it, and then after three weeks I've already forgotten most of it. But I don't bother looking into it any further; it's just like that, and then I go flying, I see the others flying too, and I just go flying without thinking about it anymore.

[01:11:29] **Felix Wölk:** Yes, that development is certainly observable. That the interest might not be there as much in this day and age. It's always hard to say if it was better in the past—what does better mean, different, I guess. But it's a bit like... maybe the lack of maturity has grown in recent years. This handing over of responsibility, which we already touched on, and not taking it on yourself, is also a thing. People rely on the fact that the glider with the classification will bring them down safely. They don't really ask if that might not be the case. That's a trend in this day and age. But nevertheless, you always find people who do take that upon themselves.

[01:12:15] Don't be a hall lawyer about flying.

[01:12:20] Rather, it's about the fact that you just fly up there and that there's a potential for danger. And that you then start thinking for yourself, oh, I actually have to be a bit careful and I need to gain more experience with the wind and weather. But it seems to me that the awareness kicks in relatively quickly if there's interest.

[01:12:39] **Lucian Haas:** How do you feel about technology? I mean, nowadays there are already these amazing apps where you can call them up during the flight and say, oh, it's already raining back there or I don't know, and 37 flight wind values, what exactly is the Patschakofel doing and so on, so I can already access everything during the flight today. Do you use something like that? Yes, Lucian, there

[01:13:00] **Felix Wölk:** you're making a huge fuss now, Lucian.

[01:13:05] No, I don't use that kind of thing at all. I also think it's dangerous to get too fixated on it, because you lose your practical perspective. I also think it's dangerous to rely too much on technology regarding the variometer and GPS. When your senses are constantly on the device instead of in the airspace. We currently have the risk of collision, which is always a topic in all training courses, including with the THV and so on, and it's justified. But a main reason is this fixation on technical information, on devices. So in my opinion, we should move away from that more and reactivate some common sense again. I think that's important. But you fly...

[01:13:50] **Lucian Haas:** Do you fly with a vario or without?

[01:13:52] **Felix Wölk:** Are you always without one? When I go on a route, of course with a Vario. It provides some basic functions, of course, that you need there. So ground speed and for centering at high altitude, the climb rates too, so that you center a wide thermal in the altitude cleanly and climb effectively. Of course, that's a huge aid, that's quite clear. But I use it as an aid and not as a dictate. I don't use it as a dictate for my flight.

[01:14:21] And I also mostly fly in the mountains. If I'm mountaineering now, I only fly with a beeper that runs on solar. That's easy, and you still climb regardless. And honestly, after all these years, I don't actually care during mountaineering whether the base is at 3200 or 3100. It's just nice up there and it's going great today, I tell myself. But at

the beginning, that's obviously interesting information. How big was my strongest climb today, and so on. That's also something great, being able to read that off. But you have to be careful, especially with the measurement data from wind stations and so on.

[01:15:07] It's incredible how many people drive themselves crazy over this, and also pressure differences for diagrams and all that. I mean, if you open your eyes, are flight windows still possible in certain regions during enormous pressure differences? You shouldn't necessarily propagate that or say it out loud. But it's like this: we're now flying in microclimates, like in the Stubaital, which has always been quite sheltered during Föhn. Also in Lüssen, where Papillon forms in South Tyrol. That's a microclimate that still holds up for a long time during strong northern conditions or Föhn conditions. And it's the same on the southern side of the Alps, where I live now. Where the thermal system holds its own against the regional wind, and for a very, very long time at that.

[01:15:53] And sometimes the thermal system is even stronger when the regional wind is running against it. So, these are all meteorological factors; it's all a bit more complex than just air pressure south versus north. And now Föhn, now not. You can't just say it like that. Especially nowadays, with the course of climate change, we're dealing with more complex weather patterns. That's an additional factor too. So, you have to constantly rethink things.

[01:16:21] **Lucian Haas:** So you've basically had a flying career of 30 years, or almost 30 years if I've calculated it correctly, under your belt. Where do you see your flying path going in the next ten years?

[01:16:37] **Felix Wölk:** I just go with the flow, as usual, depending on my mood. So, at the moment, I've had this desire since last year to open a flight school. And to do it as well as possible. And that's also a very good step to take.

[01:16:52] And aviation-wise, I've been back to cross-country flying for some time now. I'm happy that I was able to get used to two-liner technology, which was also a step, I have to say. It didn't happen very quickly for me at all. So after all those years, because it's a completely new construction, flying a two-liner and basically flying actively with the handles. That meant, at least for me, retraining all my instincts. So I really had to impose a kind of training plan on myself so that I don't always reflexively grab the brake, but stay on the handles. And that's what interests me a lot at the moment. Basically, flying a two-liner in all conditions everywhere with one hundred percent certainty on cross-country flights is actually what I'm...

[01:17:46] Especially for workers, flying efficiently also means flying fast and accelerated, so flying out. A profile where

[01:17:53] **Lucian Haas:** You're talking about two-liners right now, and these handles and stuff—those used to be the two-liners. Those were only the competition gliders. Nowadays, that goes all the way down into the HB range, where you now have two or two-and-a-half liners, but in terms of control technology, they're basically controlled almost like a two-liner. Isn't there actually a need for training there too? Because people are buying these devices now and just getting them freely. But in school, they never learn how to actually use such a thing or how to do it properly. And there, instead, it's all... everyone has to do a bit of learning by doing with the whole story.

[01:18:29] **Felix Wölk:** Yeah, that's definitely the case. So much has changed in the development, and maybe that needs to be adjusted a bit. Yeah, even from the ground up. I visited my friend Paul Takkerts in Colombia last year. He's certainly a name people know. Yeah,

[01:18:45] **Lucian Haas:** the accordion.

[01:18:45] **Felix Wölk:** Paul Takkerts is an accordion, mainly a cross-country pilot. And he said that the future of paragliding at some point would only be control with the rear risers. There would be no more brakes. You can just let a vision like that hang in the air for now. But it's not completely far-fetched, because it's simply a more effective way to fly the glider. So it's already on the way, and accordingly, there will be some demand to clarify that a bit. That

[01:19:17] **Lucian Haas:** but it's nothing you currently offer as Prä-Alpi, like saying we offer a BC two-and-a-half line steering course or something. That's an idea,

[01:19:28] **Felix Wölk:** I'll write that down. That might be why not, but we don't have that in the plan yet. No, usually, I mean, we don't just train professionals in our school, of course; these are, let's say, average pilots, hobby pilots, who also need a safe framework. In that sense, there aren't any pilots starting out with two-liners, usually. Not yet. Let's see what comes.

[01:19:54] **Lucian Haas:** No, not that. But the development is already heading in that direction—at least regarding this control technology—it's increasingly being included in the lower classes as well. There's already something like a B-class 777 Night 2, which also has a fully equipped CB control with redirection and all that. It's possible. Simultaneously. Where you can really say, okay, if you don't use it, you actually have distracting wobbling on the riser and have to say that's rather counterproductive if a pilot doesn't use it at all. But if he does use it, then he should know how to handle it or how the whole thing works. But from what I've gathered so far, they aren't being introduced to this strong technical development. So I definitely see a need for further training, certainly for some.

[01:20:41] Or what do you mean by training needs? Simply a need for training. And where you might learn more about certain things—maybe with a bit of guidance, you'd probably get the hang of such things faster and then pick up more on where there are actually safety advantages for flying in the end.

[01:20:59] **Felix Wölk:** Yes, that would certainly be interesting to pass on to the people who actually design the curricula. That's definitely a good point, to talk to Anselm and Peter. You

[01:21:14] **Lucian Haas:** You have the contacts there too. Anselm, a good friend of yours—well, not really, but talk to him about it too, maybe something will happen. Felix, thank you for this super interesting conversation.

[01:21:24] **Felix Wölk:** Yeah, thanks. That's how it ends for now.

[01:21:25] **Lucian Haas:** ...to the end. You've had an amazing life so far with all those great experiences internationally. We could have definitely talked for three hours because you've already traveled to so many countries and experienced so many adventures in each of them. Maybe we'll just do this again at a later date. Then I'll invite you again and we'll go over a few more of your great adventures.

[01:21:49] **Felix Wölk:** Yes, gladly. It was a pleasure. I wish everyone who listened a great aviation career and to keep learning, but in small steps, as I always say. One step that's too big can be too much for someone. But also don't stagnate, keep moving forward

[01:22:07] **Lucian Haas:** ...learning. Then you become a safer, better pilot. A step that's too big is usually an emotional one. An emotional one, if not two emotional steps back, and then for a long time you don't dare to do much again. Yes. And you have to be careful with that. Exactly. Alright, Felix. Thanks for the talk. See you next time. Thanks, everyone, and see you soon on this channel. Ciao, ciao.

[01:22:33] Podz-Glidz is a podcast that belongs to my paragliding blog Lu-Glidz. You can also find the show notes for this episode, number 80 Inferno with Felix Wölk, there. These include several further links as always. Ciao. Lu-Glidz is completely ad-free online at www.Lu-Glidz.blogspot.com. Lu-Glidz is spelled L-U-G-L-I-D-Z. If you enjoy listening to Podz-Glidz, then please recommend the podcast. For example, with a good rating on Apple Podcasts or Spotify, a post on Facebook or Instagram, or best of all, just in a direct conversation with your flying friends. You can help Podz-Glidz and Lu-Glidz even more by supporting me and my work financially as a patron. There is a very simple rule for that.

[01:23:19] Give as much as you think is right, or whatever you feel such an offer is worth. This can be a one-time or a recurring contribution. In any case, you're helping to ensure that Podz-Glidz and Lu-Glidz can remain independent and ad-free in the future.

[01:23:37] If you're unsure what amount might be appropriate, I have a completely non-binding suggestion here. How about one euro per podcast episode and two euros per reading month? Even added together, that's still cheaper than the subscription fees of a classic magazine. Of course, you're welcome to listen to a few episodes first and read Lu-Glidz over several months before making a lump-sum contribution later. Payments are easily possible via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on my blog Lu-Glidz, specifically on the Support page.

[01:24:15] See you next time. Ciao.

Français

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

Show notes

Felix Wölk est l'un des photographes de parapente, reporters aériens et aventuriers les plus connus.

Quiconque parcourt de temps en temps divers magazines de parapente, admire leurs couvertures ou cherche à l'intérieur des récits de voyage aventureux, tombera sur un nom plutôt court que long : Felix Wölk. Aujourd'hui âgé de 48 ans, il pratique le parapente depuis 30 ans et a fait du vol non seulement un passe-temps, mais le moteur déterminant de sa vie.

Felix est moniteur de vol, photographe aérien et surtout voyageur aérien, qui a déjà parcouru tous les continents non glacés de la Terre en parapente – parfois même en tant que pionnier avec de nombreux premiers vols.

Il y aurait beaucoup d'histoires à ce sujet. Mais elles se lisent de manière plus captivante dans les reportages de Felix, dont certains sont liés dans les Shownotes de cet 80ème épisode de Podcast sur Lu-Glitz.

Dans le podcast, on parle davantage du contexte : ce qu'est-il, ce qui le motive, comment il a réussi non seulement à vivre avec le parapente, mais aussi de lui, tout en faisant toujours un peu à sa manière.

Felix Wölk raconte tout cela dans l'entretien. Il s'agit notamment de l'addiction au vol, de l'aventure, de sa vision d'une photographie de parapente esthétique et de son travail pour la Redbull X-Alps.

Nous parlons des risques des séances photo en l'air, des éruptions de volcans actifs et de ce sur quoi il accorderait une importance particulière lors de la formation initiale et continue des pilotes. Après tout, Felix Wölk a récemment cofondé une nouvelle école de pilotage.

Si vous aimez Podz-Glitz, alors soutenez mon travail sur ce podcast en tant que mécène. Comment c'est possible très simplement et sans aucun engagement, vous pouvez le découvrir sur le site de mon blog Lu-Glitz, précisément sur la page « Fördern ».

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

Musique de cet épisode :

Piste : Hulu Ukulele | Artiste : Chris Haugen

Bibliothèque audio sans droits d'auteur

Regarder & Télécharger : <https://www.youtube.com/watch?v=l5gaXyj0VYU>

Felix Wölk est l'un des photographes et reporters de vol en parapente les plus connus. Une conversation sur l'addiction au vol et l'aventure.

Dans le podcast lui-même, on parle davantage du contexte : qu'est-ce que c'est, qu'est-ce qui le motive, comment a-t-il réussi non seulement à vivre avec le parapente, mais aussi de vivre du parapente tout en faisant toujours un peu à sa manière ?

Felix Wölk raconte tout cela. Il s'agit notamment de l'addiction au vol, de l'aventure, de ses conceptions d'une photographie de parapente esthétique et de son travail pour la Redbull X-Alps.

Liens :

- Homepage de Felix Wölk : <http://www.felixwoelk.com/>
- Fly Felice : <https://flyfelice.com/>

- Facebook : <https://www.facebook.com/felix.wolk.1>
 - Instagram : <https://www.instagram.com/felixwoelk/>
 - Vol-plané en Tanzanie :
<https://www.spiegel.de/reise/fernweh/gleitschirm-abenteuer-in-tansania-sprung-vom-kraterrand-a-793685.html>
 - Hike and Fly : https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2017/09/felix_woelk.pdf
 - Dolomites avec le Foehn du Nord :
http://www.felixwoelk.com/wp-content/uploads/2017/04/Dolomiten_bei_Nordfoehn.pdf
 - Inferno : <http://www.felixwoelk.com/wp-content/uploads/2016/09/CROSS-COUNTRY-173-INFERNO.pdf>
 - Entre le ciel et l'enfer : <https://www.advance.swiss/stories/zwischen-himmel-und-hoelle>
-

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/04/podz-glidz-80-inferno.html>

Transcript

[00:00:07] **Felix Wölk:** Mais je fais déjà suffisamment attention, donc il ne faut pas que ça donne l'impression que je me suicide quelque part, non, c'est vraiment pas le cas, sinon je ne serais pas encore en bonne santé après 30 ans de sport aérien, non, mais, enfin, avec la photographie, c'est vrai qu'on prend des risques, mais d'après l'expérience, ce sont plutôt les modèles qui sont en danger et pas le photographe.

[00:00:33] Podz-Glidz,

[00:00:53] **Lucian Haas:** le podcast Lu-Glidz. Des histoires du cosmos du parapente. Dans cet épisode avec Felix Wölk et Lucian Haas au micro.

[00:01:06] Quiconque parcourt régulièrement divers magazines de parapente, admire leurs couvertures ou cherche à l'intérieur des récits de voyage aventureux, tombera, sur un texte plutôt court que long, sur un nom. Felix Wölk. Aujourd'hui âgé de 48 ans, il vole depuis 30 ans. Il pratique le parapente depuis 30 ans et a fait du vol non seulement un hobby, mais le moteur prédominant de sa vie. Felix est moniteur de vol, photographe aérien et surtout voyageur aérien, qui s'est déjà aventuré en parapente sur et au-dessus de tous les continents non glacés de la Terre. Dans certains endroits, même en tant que pionnier avec de nombreux premiers vols. Il y aurait beaucoup d'histoires à raconter à ce sujet, mais elles se lisent de manière plus captivante dans les reportages de Felix, dont j'en ai cités quelques-uns dans les notes de cet épisode 80.

[00:01:55] J'ai mis le lien vers l'épisode du podcast sur Fluglights. Ce qui m'intéressait davantage, c'était le contexte. Qu'est-ce qui le motive ? Comment a-t-il réussi à vivre non seulement avec, mais aussi grâce au parapente, tout en faisant toujours les choses à sa manière ? Felix Wölk nous raconte tout cela dans l'entretien qui suit. On y parle notamment d'addiction au vol, d'aventure, de sa vision d'une photographie de parapente esthétique et de son travail pour la photographie de parapente. Nous discutons des risques des séances photo en l'air, des décollages sur des volcans actifs et de ce qu'il accorde une importance particulière à la formation initiale et continue des pilotes. Après tout, Felix Wölk a cofondé une nouvelle école de vol tout récemment.

[00:02:42] Si Podz-Glidz vous plaît, n'hésitez pas à soutenir mon travail sur ce podcast en tant que mécène. Vous découvrirez sur le site de mon blog Fluglights, à l'adresse www.flug.de, comment c'est tout simple et sans aucun engagement. Bien sûr, vous pouvez aussi simplement recommander Podz-Glidz. Avec une bonne note sur Spotify ou Apple Podcasts, un post sur Facebook ou Instagram, et surtout, simplement en en parlant directement avec vos amis pilotes.

[00:03:17] Felix, définis-moi le terme "passion pour l'aviation".

[00:03:22] **Felix Wölk:** Oh, c'est déjà un exercice de réflexion pour commencer. L'addiction au vol, eh bien, je peux bien sûr vous raconter ça à partir de ma propre vie. Le fait de voler m'a définitivement rendu assez dépendant assez rapidement. Ça veut dire qu'une addiction est quelque chose que l'on fait et qui fait souffrir toutes les autres choses de la vie, je dirais. Et c'est exactement ce qui m'est arrivé avant. Cette chose m'a tellement passionné que j'ai pratiquement

abandonné tout ce que j'avais fait jusqu'alors. Et de ce fait, on peut bien parler d'addiction au vol, je dirais.

[00:04:02] **Lucian Haas:** Tu m'as fait un petit CV, et il y est très bien indiqué pourquoi je me suis intéressé à ce sujet de l'addiction au vol. Il est écrit : 1995, abandon de l'apprentissage d'ébéniste après un an, car j'étais déjà accro au vol et que j'avais besoin de temps. Puis ça continue : 1996, abandon de l'apprentissage de paysagiste après un mois à cause de l'addiction au vol et de l'exploitation des apprentis.

[00:04:24] Donc, à cette époque, l'addiction au vol était déjà une part importante de ta vie.

[00:04:29] **Felix Wölk:** Oui, ça a évidemment déterminé ma vie dès le début, je dois dire. À l'époque... j'avais fini l'école, j'avais fait mon bac au lycée de Munich et après, je n'avais pratiquement aucune idée de ce que je devais faire. Et là, je me suis dit : maintenant, je vais d'abord voler. C'est comme ça que je m'y suis mis et, bien sûr, avec le temps, ma conscience m'a un peu tourmenté parce que je devais quand même trouver une formation professionnelle ou quelque chose comme ça. Mais ça n'est jamais arrivé. J'ai essayé, comme tu l'as mentionné, avec une formation d'ébéniste et avec une formation de paysagiste. Mais... c'était tout simplement insupportable. Je ne pouvais pas exercer une activité de matin au soir sans pouvoir aller voler. C'était impossible pour moi. Sans parler du fait que voler coûte évidemment de l'argent, même à l'époque.

[00:05:17] Et je devais aussi payer ça, bien sûr. Et bon, avec un apprentissage, à l'époque, c'était genre 400 quoi que ce soit de marks par mois. Comment est-ce que tu es censé acheter un appareil volant avec ça ? C'est compliqué, non ? Donc, à cet égard, je n'avais aucune autre option.

[00:05:32] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu as fait alors ? Qu'est-ce que tu as fait pour

[00:05:34] **Felix Wölk:** à gagner de l'argent ? Oui, j'ai bossé. J'ai fait du vélo à Munich. J'ai travaillé comme coursier à vélo en hiver, parce que ce n'était pas la saison des vols, et ça ne l'est généralement pas. Et je suis donc passé comme coursier à vélo à Munich en hiver et j'ai gagné mon argent comme ça. C'était un très bon revenu, je dois dire. Mais à l'époque, c'était aussi un job assez épuisant en hiver. Huit à dix heures par jour. Mais le bon côté, c'est qu'après... En cinq mois de saison hivernale, j'avais assez d'argent. Et ensuite, j'ai pu me prendre tout l'été pour aller voler. Ça m'a bien servi aussi, bien sûr. Pour voler, il faut beaucoup de temps. Il faut accumuler des heures de vol. Et je me les suis prises comme ça.

[00:06:20] C'était la vie que je menais à l'époque, oui.

[00:06:25] **Lucian Haas:** Revenons un peu en arrière sur ton apprentissage de menuisier ou de jardinier paysagiste. Tu dis que tu as arrêté à cause de ton addiction au vol. C'est quoi cette sensation quand tu parles d'addiction au vol ? Comment ça se manifestait ? Quand on a une addiction à une drogue, on a peut-être des tremblements ou autre chose. Qu'est-ce qu'on ressent quand on est accro au vol ?

[00:06:45] **Felix Wölk:** Oui, en fait, je me souviens d'un exemple qui me vient spontanément. Dans cet atelier, où on devait aller pour l'apprentissage d'ébéniste, il y avait de grandes fenêtres et on pouvait voir le ciel. En tant que futur pilote passionné, tu avais forcément déjà l'œil pour les nuages. Et quand tu es là devant la machine et que... dehors, tu vois les cumulus grossir, il est 11 heures, bientôt midi, et tu pourrais voler en thermique toute la journée. Là, tu prends le coup de décharge. Je n'ai pas pu gérer ça et tu te sens enfermé. Tu te sens enfermé là-bas.

[00:07:21] **Lucian Haas:** Mais tu as encore tous tes doigts, donc tu n'en as pas fait sauter un par accident en regardant les nuages ou autre chose. Ça

[00:07:26] **Felix Wölk:** aurait encore été le mieux. À la scie circulaire, tu veux dire, regarder ailleurs et puis... Oui, oui. Non, là, j'ai fait attention. Mais j'ai quand même réussi à terminer une année.

[00:07:37] Ouais, c'était déjà le pire pendant mes années d'école, le fait que je ne pouvais pas m'enfermer dans une chambre. Je ne pouvais tout simplement pas le supporter. Même cette envie de sortir, c'était déjà avant l'aviation, la nature m'attirait juste trop, beaucoup trop. Et la liberté, être dehors, le mouvement, avec le pilotage, c'était bien plus prononcé, bien sûr.

[00:08:06] **Lucian Haas:** Oui. As-tu ressenti l'addiction au vol comme quelque chose d'agréable ou était-ce parfois désagréable pour toi aussi ?

[00:08:13] **Felix Wölk:** Non, ça ne m'a jamais été désagréable. Je l'ai ressenti fondamentalement comme une accomplissement absolu, une immersion dans les rêves. Enfin, c'était une joie immense et c'est toujours le cas. C'est devenu un peu une habitude maintenant, bien sûr, parce que je travaille dans le milieu depuis des années professionnellement. Mais, mais c'était un sentiment merveilleux. Je ne l'ai pas vu comme une compulsion, pour l'amour du ciel. Enfin, pas du tout. C'était enfin l'accomplissement de ce désir de liberté que je ressentais. Enfin, c'était un sentiment merveilleux, on ne peut pas le dire autrement.

[00:08:49] **Lucian Haas:** Alors, peut-être que « chercher » est un terme un peu trop chargé négativement, au fond. Oui. J'étais déjà passionné par le vol ou quoi que ce soit, et c'est pour ça que je devais, je ne pouvais pas faire autrement. Je peux

[00:09:02] **Felix Wölk:** On peut aussi le voir comme ça, oui. On peut bien sûr aussi dire que « passionné de vol » serait un autre mot pour ça. Mais pour moi, c'était déjà un peu plus extrême. Enfin, j'ai tout de suite consacré toute ma vie à cette chose et je me suis aussi organisé en conséquence.

[00:09:19] Direkt affirmer que c'est juste une activité sympa que j'ai pratiquée, ce serait être modeste, je pense. On pourrait plutôt dire une passion, une passion, oui, dans ce genre de registre peut-être.

[00:09:35] **Lucian Haas:** Comment as-tu fait alors ? Comment as-tu réussi, malgré ton addiction au vol, à en faire un métier, à en tirer un revenu et à gagner tout l'argent dont tu as besoin ou avais besoin pour satisfaire cette passion du vol ?

[00:09:50] **Felix Wölk:** Oui, ça a commencé quand, après quelques années, j'ai ressenti le besoin de garder une sorte de souvenir des super aventures que j'avais vécues à l'époque, beaucoup avec la aile delta, et j'ai commencé à...

[00:10:09] Alors, j'ai commencé à fixer des structures de caméras sur les deltas, j'ai monté des échafaudages improbables auxquels beaucoup n'avaient pas du tout pensé à l'époque. J'étais donc, je crois, le seul à le faire. Et par conséquent, oui, j'ai accumulé du matériel photo. Mais l'intention était d'abord de garder des souvenirs des super journées que j'ai vécues en volant. Et puis, j'ai simplement eu l'idée d'envoyer les images à des magazines et des éditeurs, et je me souviens avoir eu, tout à coup, une couverture de magazine. C'était le magazine pour les pilotes de deltas et de parapente. Ça s'appelait Fly and Glide à l'époque. Et là, je me suis dit : "Oups, avec ce truc, je peux aussi gagner de l'argent."

[00:10:58] Et puis, j'ai commencé à pousser la photographie. Ça a servi de base, en fait. Pour gagner de l'argent avec ça. Et puis, il y a eu aussi l'histoire de mon diplôme d'instructeur de vol. J'ai fait la formation en parallèle, et c'est aussi un très beau métier. Mais c'est dans cette direction que ça a pris, oui.

[00:11:22] **Lucian Haas:** Tu es devenu connu, surtout dans les cercles du parapente, avant tout grâce à tes, disons, voyages d'aventure et aux reportages correspondants que tu as publiés dans les magazines de parapente. Tu qualifies toi-même certains de ces voyages de « voyages de pionniers ». Qu'est-ce que tu cherchais dans ces pays où tu dis avoir été un pionnier ?

[00:11:44] **Felix Wölk:** Oui, c'était évidemment une aventure encore plus grande. Je me souviens de nombreux voyages en Afrique, par exemple, qui remontent déjà à plusieurs années, il faut le dire. À l'époque, j'étais souvent avec Michael Gebert, on formait une bonne équipe. On a voyagé en Éthiopie, par exemple, et on était très certainement les premières personnes à avoir pratiqué le parapente là-bas. C'était donc bien une expédition pionnière. On était dans des endroits au cœur des terres où les gens n'avaient jamais vu de Blancs. Et nous arrivions du ciel en parapente, en cherchant de nouvelles possibilités de vol. On prenait beaucoup de temps à l'époque. Chaque hiver, on se prenait deux ou trois mois ensemble pour parcourir le globe avec l'intention de découvrir de nouveaux sites de vol ou des possibilités de vol.

[00:12:34] Il n'y avait souvent même pas encore de zones de vol. En Éthiopie, par exemple, pas du tout. Aussi en Tanzanie, où nous étions, ou au Kenya, ou encore beaucoup en Amérique du Sud.

[00:12:46] Et c'étaient définitivement des voyages de pionniers. On était des pionniers du vol. On a cherché la nouveauté, l'inconnu avec nos parapentes. Et c'est bien ce qu'on a trouvé, je dois dire. Le monde est vaste et il y a une diversité énorme de conditions de vol et de phénomènes météorologiques qui nous déstabilisent complètement à chaque fois parce qu'ils sont tellement incroyables et inexplicables. On n'arrive pas à le croire. Je me souviens aussi d'un vol de nuit au Brésil. De la thermique de nuit sur une île, qui nous a portés à 800 mètres au-dessus du niveau de la mer. On a décollé à 23 heures en se disant qu'on allait juste essayer. Des nuages thermiques se sont formés en pleine nuit. Oui, ce sont juste des choses magnifiques, des souvenirs incroyables.

[00:13:31] Et c'étaient certainement des voyages de pionniers. Des expéditions de pionniers, donc on était comme des pionniers du parapente, Michel et moi. Et Federico, je dois le préciser. Federico Kutscheid. Une sacrée équipe de voyage, je dirais.

[00:13:48] **Lucian Haas:** Restons sur ce sujet de l'Éthiopie, où tu as dit que c'était l'une de tes grandes expéditions pionnières. Emmène-nous un peu là-bas. Quels sont les souvenirs ou les images les plus marquants qu'il te reste aujourd'hui ? Même si tu dis que ça remonte à un certain temps.

[00:14:06] **Felix Wölk:** Oui, il s'est passé des choses qu'on n'oublie jamais. On était, comme je l'ai dit, dans le plus profond de l'Afrique, là où les gens n'avaient jamais vu de peau blanche de leur vie. Et par conséquent, les retombées de nos vols étaient énormes d'un point de vue social. On a bien sûr vu beaucoup de postes de police et aussi des prisons de l'intérieur. On a eu des masses humaines inimaginables. Des milliers de personnes. En fait, c'était la plus grande tâche là-bas, en Éthiopie. Pas le vol, le décollage ou l'atterrissage quelque part, ou les turbulences. Tout ça, c'est gérable d'une certaine manière. La tâche bien plus grande, c'est de réussir à gérer ça socialement sur place.

[00:14:53] Parce que tu as affaire à des foules inimaginables. Et ils voient tout. Ils ne sont pas du tout comme les gens là-bas, ou qui y sont, ils ne sont pas encore si blasés. Pas comme dans les pays civilisés de notre monde occidental. Et les enfants qui traînent là-bas voient, sur des kilomètres et des kilomètres, quelqu'un faire du parapente. Et ils marchent ensuite 20 ou 30 kilomètres pour être là quand il atterrit. Donc tu as des milliers de personnes autour de toi. Et tout le monde veut te toucher. C'est évidemment aussi épuisant. Il faut avoir les nerfs solides et aussi une certaine tactique, comme par exemple, après l'atterrissage, ranger ton équipement immédiatement, aussi vite que possible. Parce sinon, tout est déchiqueté et le secouriste est dehors. Et là, il manque un peu de distance, je dirais.

[00:15:43] C'est déjà l'envie de toucher un homme blanc qui descend du ciel.

[00:15:49] **Lucian Haas:** Est-ce que vous saviez ce qui vous attendait ? Ou est-ce que vous y êtes vraiment allés les yeux fermés en vous disant : « Allez, l'Éthiopie a l'air intéressante, il doit y avoir de super montagnes. Allez, on y va en avion. » Et puis, la première fois que vous atterrissez, vous vous faites presque renverser par la foule.

[00:16:05] **Felix Wölk:** C'est exactement ça. Avant chaque hiver, on ressortait le vieux atlas du monde de Dirke de l'époque de l'école, on feuilletait un peu et on pointait un truc du doigt. Et puis on organisait le voyage ou on partait là-bas à l'aveugle. Toujours avec peu de budget, en mode économie, avec les transports en commun et tout ça. Et oui, on se lançait simplement à l'aveugle dans ces pays. Et oui, on l'a fait. Et on en a aussi profité quelque part. C'était une super façon de voyager, parce que tu découvres évidemment le pays énormément bien. Mais en conséquence, on était parfois surpris par les conséquences de nos actes.

[00:16:49] **Lucian Haas:** Si tu dis que vous avez voyagé pendant deux ou trois mois en hiver, vous avez probablement passé plusieurs mois ou au moins plusieurs semaines en Éthiopie aussi.

[00:16:58] **Felix Wölk:** Oui, plusieurs semaines en tout cas. Il faut beaucoup de temps quand on voyage comme ça, surtout si on veut voler dans ce genre de pays. Comme je l'ai dit, il faut aussi prévoir qu'après le premier vol, on risque d'être enfermé pendant une semaine ou quelque chose comme ça. Et qu'il faudra se défilier d'une manière ou d'une autre par des moyens diplomatiques. En Éthiopie, par exemple, c'était comme ça. On nous a retenus pendant une semaine. Mais ça a fini par déboucher sur une autorisation de vol à vie en Éthiopie, de la part du général éthiopien qui nous avait rendu visite personnellement. Ce qui est, bien sûr, déjà une sacrée expérience. Et il était assis avec vous dans la cellule ? Il nous a rendu visite, exactement.

[00:17:44] Et là, on n'était pas en cellule pendant une semaine. On était plutôt sous

[00:17:50] **Lucian Haas:** En résidence surveillée. Oui,

[00:17:51] **Felix Wölk:** l'assignation à résidence, exactement. Une assignation à résidence sous surveillance. Et bon, c'était quand même une très belle rencontre avec le général, je dois dire. C'était aussi un beau réseau. Une discussion très sympathique. Et on a pu lui expliquer qu'on faisait aussi quelque chose pour le pays. Qu'on stimulait aussi le tourisme grâce à ça. Et ça lui a beaucoup plu. Et c'est là qu'on a obtenu cette autorisation de vol à vie. Et on a pu continuer à voyager.

[00:18:18] **Lucian Haas:** Tu es retourné en Éthiopie plus tard ? Est-ce que cette autorisation de vol à vie t'a servi à quelque chose ? Oui,

[00:18:22] **Felix Wölk:** Au total, on y est allé trois fois. Oui, si je me souviens bien, c'était trois ou quatre fois. On a même fait un voyage en groupe à un moment donné. On a emmené des gens pour leur montrer les « zones de vol » éthiopiennes. Au total, on y est allé quatre fois, oui. Mais même avec une telle autorisation, ça ne sert à rien, parce que personne n'est au courant.

[00:18:50] Mais c'étaient de superbes voyages, je dois dire. Et surtout les relations humaines que tu as vécues. Surtout en Afrique, j'ai toujours beaucoup aimé ça. Cette chaleur humaine. Et la gentillesse. Ce sont des qualités qui nous manquent souvent dans notre monde.

[00:19:10] **Lucian Haas:** Il y a une autre aventure dont j'ai entendu dire que tu la considérais comme la plus belle et la plus sauvage. Tu as aussi écrit un reportage là-dessus. Mais avant que je ne révèle de quoi il s'agissait, je t'ai envoyé un extrait où je disais que j'aimerais que tu le lises. Oui. Si tu le prends sous la main, je te demanderais de simplement lire ce court passage. Ensuite, on discutera de ce qu'il y avait réellement derrière tout ça.

[00:19:39] **Felix Wölk:** Oui, je l'ai juste ici devant moi. Je peux le lire tout de suite pour vos auditeurs. Avec grand plaisir.

[00:19:49] Et une fois de plus, on a de la chance. Le milieu d'après-midi apporte une brise de départ parfaite. Dernière tentative, on compte jusqu'à trois. En faisant trois pas face au vent, le rêve de notre trilogie sur les volcans devient réalité. On plane depuis le cratère du plus haut volcan actif d'Europe vers la mer. L'air est calme. Le soir, bien au-dessus des lanternes de Safarana et Nea, je suis envahi par la sentimentalité. Je chante à pleins poumons "Ti Amo" d'Umberto Tozzi et je hurle, entrecoupé par des écoulements de soufre, ma déclaration d'amour italienne dans le ciel du soir aux couleurs kitsch. Un dernier balancement au-dessus de la clôture du terrain de sport de Safarana et Nea. Quelques enfants qui acclament et le sol nous a tous rattrapés.

[00:20:34] On est complètement dopés aux hormones du bonheur. Quelques instants plus tard. On n'en croit pas nos yeux. L'Etna entre en éruption. Exactement là où on se tenait il y a encore 45 minutes. Un panache de fumée d'un noir profond monte rapidement jusqu'à deux kilomètres de haut. Le Sabianere, ce sable noir, recouvrira à nouveau les routes de Sicile demain. Le monstre est vivant.

[00:21:01] **Lucian Haas:** Très beau.

[00:21:04] Ce reportage a pour titre Inferno. De quoi s'agissait-il ? Quel genre de voyage était-ce ?

[00:21:11] **Felix Wölk:** Oui, c'était l'un de mes plus beaux voyages, je dois dire. Ça remonte à trois ou quatre ans maintenant. À l'époque, je suis parti avec Tobias Böck, mon pote pilote, de l'Allgäu, où je vivais encore à ce moment-là, à vélo depuis l'Allemagne. On a fait le sud de l'Allemagne, traversé les Alpes jusqu'en Italie, jusqu'à Palerme. Et en chemin, on a survolé les trois volcans les plus actifs d'Italie, et donc d'Europe. Il y avait le Vésuve près de Naples, puis Stromboli et l'île de Stromboli avec son volcan actif, et enfin l'Etna en Sicile, qui était actif comme jamais à ce moment-là.

[00:22:01] Et c'était évidemment un voyage génial. C'était une aventure incroyable, aussi parce que ça a marché. On a eu de la chance avec la météo, surtout pour l'Etna à la fin. Et cette façon de voyager à vélo... On avait des tentes avec nous, on a campé. Tout mon matériel photo était là. J'avais une remorque, je suis parti avec la remorque. Et puis il y avait les

parapentes, c'était tout simplement merveilleux, je dois dire. Et puis traverser l'Italie, qui est pleine de sensations culinaires. Chaque soir, on a une faim de loup après avoir fait du vélo. On se régale dans un vrai paradis. Bref, c'était un voyage magnifique, je dois dire.

[00:22:37] **Lucian Haas:** Est-ce que c'était déjà clair quand vous êtes partis dans l'Allgäu que vous vouliez gravir et survoler ces trois volcans ? C'était vraiment ça l'objectif ?

[00:22:47] **Felix Wölk:** Oui, c'était l'objectif. Oui, on s'était fixé ça comme mission, comme leitmotiv. On essaie, tout simplement. Et c'était l'objectif. Et on y est vraiment parvenus.

[00:22:59] **Lucian Haas:** Eh bien, autant que je sache, il n'est pas permis du tout de survoler ces volcans. Enfin, c'était autorisé...

[00:23:06] **Felix Wölk:** dans ma vie, j'ai peu fait de choses. Mais ce n'est pas un crime, ça ne fait de mal à personne de simplement s'envoler en mode furtif au-dessus d'un volcan qui est, enfin, officiellement un parc naturel. Ça ne fait mal à personne. Mais c'était bien sûr lié à quelques astuces, on a dû, oui, on a dû ruser un peu pour que ça marche. Le Vésuve est à Naples, et c'est évidemment aussi, enfin, probablement pas, oui, officiellement autorisé de décoller là-bas. Je dois être honnête là-dessus. Mais l'autre chose, c'est que si on demande une autorisation officielle, ça devient possible.

[00:23:54] J'en doute parfois. Oui.

[00:24:00] Pour l'Etna, à l'époque, c'était évidemment compréhensible que la montagne soit fermée. Normalement, on peut monter sur l'Etna, même jusqu'au cratère où on était et d'où on a décollé. Mais à ce moment-là, il était évidemment massivement actif. Donc toute l'île, toute la Sicile, était déjà couverte de sable noir sur le trajet quand on y est allés à vélo. Souvent, au bord de la route, ils devaient déjà le pousser parce que, bien sûr, il tombait du ciel pendant des semaines avant. Enfin bon, mais qu'est-ce que tu fais quand tu as traversé toute l'Italie à vélo, que tu as pu survoler deux volcans et que c'était génial, et que tu te retrouves devant le troisième final. Et là, il te sourit, la météo est bonne, le vent est faible et la chance est là.

[00:24:48] Eh bien, il y a des choses qu'on finit quand même par faire, même quand elles ne sont pas autorisées.

[00:24:54] **Lucian Haas:** Est-ce que vous avez eu des doutes, vous, dans un cas pareil ? Ou est-ce que c'est juste... après une telle autorisation, quand on fait partie d'une communauté soudée, il se dit : "on s'en fout, on y va". On va sur le volcan, c'est ça ?

[00:25:05] **Felix Wölk:** Oui, c'était comme ça. Et il n'y a eu aucune discussion du tout. Alors, quand tu parles de doutes, je dois préciser qu'un compagnon de voyage sur ce périple, Jochen Schweizer, ce n'est pas le Jochen Schweizer de l'aventure avec le gros business, mais Jochen Schweizer de Sonthofen, un pilote de haut niveau, aussi moniteur de vol, un vieil ami et un super précurseur. Un mannequin photo pour moi. Il nous a accompagnés pendant deux semaines, il nous a rejoints à Naples. Et c'est une histoire assez drôle. En fait, c'est un pilote de haut niveau, un top Akropilot, un top pilote de cross-country et il est très résistant. Par contre, il a étudié la géologie. Et ça, c'était évidemment son erreur pendant le voyage. Du coup, je ne l'ai pratiquement jamais vu.

[00:25:51] Il avait déjà eu de grosses réserves sur le fait de voler au Stromboli. Et à l'Etna, quand tu es géologue et que tu voles au-dessus d'un volcan, et que tu vois qu'il entre en éruption exactement là où tu as décollé, je pense que ça te fait douter. Je n'y connais absolument rien à ce sujet, je ne faisais que suivre les "hotshots", les super photos. Et donc, j'y ai moins réfléchi. Mais Jochen, je ne sais pas si je vais réussir à le convaincre de nouveau de voler au-dessus d'un volcan actif. Mais en tout cas, il a fait preuve de courage et, comme toujours, il a super posé devant l'objectif.

[00:26:30] **Lucian Haas:** Alors, dans ton reportage, il est mentionné que vous décollez là-bas. Et je ne sais plus qui c'était, mais tu écris aussi que, lors du décollage, deux suspentes ont d'abord été arrachées sur la roche volcanique tranchante. Il est quand même parti en l'air. Et je crois qu'une voile a aussi été déchirée quelque part. Et ensuite, vous avez volé. Et comme tu l'as décrit, au moins au-dessus du cratère, tu dis : « OK, personne ne doit perdre de l'altitude maintenant. Sinon, tu atterris à l'intérieur et c'est fini. » Oui. Mais où était-ce environ ? C'était plutôt

[00:26:57] **Felix Wölk:** C'est le cas au Stromboli. Ah, d'accord. Le Stromboli a une flanc nord assez marqué, cette partie noire où la lave coule toujours dans la mer la nuit. Et là, le vent était bien net et on a même pu décoller au Stromboli, ce qui était une chance absolue. Mais là, on parle déjà de vent de décollage, des vitesses de vent de 30 à 40 km/h. Avec des ailes de montagne, il faut déjà pas mal de vent. Et on a réussi à survoler le volcan en nous laissant dériver dans le courant ascendant au-dessus du volcan. Là, bien sûr, il ne faut pas rester bloqué, sinon tu te retrouves dans le cratère du volcan actif et tu es mort instantanément, il faut bien le dire. Mais on peut faire attention à garder assez de vitesse vers l'avant et ne pas se laisser dériver trop loin vers l'arrière.

[00:27:44] Mais les conditions de décollage sur l'Etna étaient un peu plus difficiles, parce qu'avec le souffle, tout sentait le soufre, et il ne faut pas trop respirer, et la roche était plus tranchante, ce n'est pas un revêtement très adapté au parapente, si on peut dire ça. C'est un volcan, après tout.

[00:28:06] **Lucian Haas:** Quand tu te retrouves dans des situations aussi intenses, comme décoller sur un volcan alors que tu sais que les deux autres sont déjà partis, que l'un avait les suspentes coupées ou un truc du genre, est-ce que tu restes vraiment cool ou est-ce que tu commences à paniquer ?

[00:28:20] **Felix Wölk:** Je mentirais si je ne disais pas que je suis aussi un peu

[00:28:26] je serais menteur si je n'étais pas aussi excité, mais je me souviens que pour ce qui est de cette trilogie sur les volcans et les vols au-dessus des volcans, j'étais évidemment très obsédé par l'idée d'obtenir du matériel photo, et du top niveau, parce que où est-ce que tu peux trouver ça ? Et en conséquence, j'ai sûrement un peu fermé les yeux à Dev sur la vitesse du vent et tout ça, et là je dois dire clairement, je me contente de courir après avec la caméra une fois que les modèles sont déjà en l'air et que seul le shot compte, mais je fais quand même assez attention, donc il ne faut pas que ça sonne comme si je me suicidais quelque part, non, ce n'est vraiment pas le cas, sinon je ne serais pas encore en bonne santé après 30 ans de sport aérien.

[00:29:13] Mais avec la photographie, c'est vrai qu'on prend des risques, mais d'après mon expérience, ce sont plutôt les modèles qui sont en danger et pas le photographe.

[00:29:28] **Lucian Haas:** Concernant ça, surtout avec la photographie, les shootings et les modèles, on y reviendra tout de suite après. Avant, une autre chose m'intéresse, parce qu'on est justement sur ce reportage en ce moment. En plus de la photographie, tu écris beaucoup aussi, c'est-à-dire que tu fournis toujours des reportages complets avec des images et tes propres textes. Et pas seulement pour des magazines de parapente, j'ai vu que tu écris aussi pour d'autres magazines d'aventure ou d'automobiles, où tu fournis des reportages d'aventure correspondants. Qu'est-ce que l'écriture t'apporte dans tout ce processus ?

[00:30:05] **Felix Wölk:** Ce que ça m'apporte en tant qu'être humain. Enfin, est-ce que ça t'aide...

[00:30:11] **Lucian Haas:** pour aussi traiter ça ? Oui, tout à fait.

[00:30:14] **Felix Wölk:** En fait, c'est né pour la même raison que la photographie : je voulais capturer ces aventures que j'ai vécues, surtout en avion. C'est comme ça que j'ai commencé à écrire, je me suis simplement assis pour raconter l'histoire de l'aventure que j'avais vécue. Et puis, avec le temps, c'est devenu, disons, plus professionnel. J'ai dû respecter des directives, des lignes éditoriales et tout ça. Mais c'est comme ça que ça a commencé. Je n'ai pas appris ça non plus. Je n'ai pas fait d'études de journalisme ou suivi de cours. J'écris toujours avec le système Adler à deux doigts.

[00:30:59] C'est pour ça que ça prend aussi beaucoup de temps, bien sûr. Mais c'est comme ça que ça a commencé. C'était pour la même raison qu'avec la photographie. Et de là, c'est devenu un vrai métier, parce qu'apparemment, pas mal de gens trouvaient ça bien.

[00:31:14] **Lucian Haas:** Si tu regardes maintenant, qu'est-ce qui te plaît le plus, la photographie ou l'écriture, genre comme souvenir de ces histoires d'aventures ?

[00:31:25] **Felix Wölk:** C'est difficile à dire.

[00:31:28] En fait, c'est la photographie, mais c'est parce qu'en ce qui concerne l'écriture, on doit désormais respecter énormément de directives, ce qui n'est pas vraiment dans ma nature. Ça veut dire des contraintes de longueur. Des

contraintes de longueur et bien sûr aussi

[00:31:46] les besoins des sponsors, que tu as évidemment et sur lesquels tu dois aussi réfléchir avant d'écrire tout ce que tu racontes, et oui, pour être tout à fait honnête entre nous, la vérité n'est pas toujours souhaitable, disons. Donc, dans la même mesure, la photographie est un peu plus libre, car tu peux en principe toujours publier une photo. Je veux dire, il y a le même problème avec les sponsors et tout le reste, mais tu as aussi des directives pour certains jobs photo, on pourra en reparler, mais ce qui rend le travail, le travail de photographe, un peu moins agréable, je dois aussi le préciser, mais fondamentalement, j'ai plus de liberté en photographie.

[00:32:34] **Lucian Haas:** Ce que j'ai remarqué en lisant tes reportages par rapport à d'autres récits de voyage en avion que d'autres personnes produisent, c'est que tu écris toujours énormément sur les expériences qui entourent le voyage. Parfois, tu fais un reportage sur un vol, mais au final, je dirais que peut-être 10 % concernent le vol et 90 % concernent tout ce qui l'entoure, ce qui est logique quand on traduit ça en pages de journal, on ne passe quand même pas 10 % du temps à voler lors d'un tel voyage. Les expériences viennent souvent d'ailleurs. Pourtant, dans ces reportages sur l'avion, le vol est en fait assez bref. Je me suis demandé si c'était peut-être aussi parce qu'il est si difficile de mettre en mots cette sensation de voler ?

[00:33:19] **Felix Wölk:** Je ne veux pas vraiment dire ça.

[00:33:22] On peut mettre ça en mots, je pense. Je crois que j'ai un peu changé de style au fil des années. C'est probablement aussi dû au fait que je suis devenu un peu plus blasé après 30 ans, et que je ne ressens peut-être plus tout à fait cette enthousiasme de jeunesse qu'on éprouve au début de l'aviation, parce que j'ai souvent déjà vécu beaucoup de choses. Et je pense que mes textes étaient autrefois plus focalisés sur le vol, sur les choses et les sentiments, les émotions liées au vol, et étaient très marqués par le subjectif. Et maintenant, c'est définitivement devenu un peu plus objectif, avec un peu plus de valeur utilitaire et peut-être moins d'émotion et

[00:34:06] Oui, et comme mes centres d'intérêt se sont peut-être un peu élargis avec le temps, c'est sans doute pour ça que d'autres sujets que l'aviation sont abordés dans les récits. Mais en fait, je ne peux pas vraiment répondre à la question. Par contre, je pense qu'écrire sur l'aviation n'est pas un problème du tout. On peut remplir des livres avec ça, qu'ils soient factuels ou émotionnels.

[00:34:36] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il existe un livre de ta part ou est-ce que tu prévois d'en écrire un, où tu te dirais : je vais écrire mon histoire sans avoir à faire attention aux sponsors, aux ajustements de vérité ou autre chose ?

[00:34:47] **Felix Wölk:** Oui, ce seraient les mémoires. À un moment donné, non ? Je pourrais d'ailleurs commencer bientôt. Ah, désolé.

[00:34:54] **Lucian Haas:** 30 ans de vie d'aviateur avec des voyages d'aventure, on a probablement déjà assez de vécu pour écrire des mémoires très intéressantes, au moins pour cette partie.

[00:35:02] **Felix Wölk:** Oui, c'est en fait une idée que j'ai : prendre tous ces textes, et surtout les versions brutes de mes anciens écrits que j'ai bien sûr archivés, pour en extraire l'essence et créer une belle œuvre personnelle.

[00:35:20] C'est malheureusement un art qui ne rapporte pas grand-chose. C'est un peu ça le problème. Alors, pour des choses personnelles en auto-édition, je ne suis pas sûr. Ça prend énormément de temps et c'est relativement peu rémunérateur. Oui, et il faut aussi bien sûr...

[00:35:36] **Lucian Haas:** regarder. Est-ce que les voyages d'aventure ne sont pas de toute façon assez peu rémunérateurs ? Surtout à une époque où, si tu dis que tu pars deux mois en Afrique, tu as un voyage super intense, mais au bout du compte, avec des reportages, tu ne peux probablement pas gagner assez pour te dire, oui, super, j'ai fait un bon bénéfice. Il faut bien

[00:36:00] **Felix Wölk:** on peut aussi dire qu'il faut aussi

[00:36:00] **Lucian Haas:** ...encore le temps pour l'écriture et tout le reste, retoucher les photos, tout mettre en boîte. Je ne peux pas imaginer qu'on puisse, surtout à notre époque où on est de moins en moins payé, faire un bon salaire proportionnellement.

[00:36:16] **Felix Wölk:** Oui, la question est bien sûr : c'est quoi un bon salaire ? Je pense que chaque personne a une approche différente. Mais c'est définitivement pas un métier pour s'enrichir. Ce n'est absolument pas le cas. Et puis, ce n'est pas non plus ma priorité numéro un, personnellement. J'ai tout à fait d'autres priorités. Je veux mener une vie épanouie et faire autant que possible ce que j'imagine, ce que mes rêves étaient, et je veux les réaliser. L'argent joue un rôle, bien sûr, c'est clair. C'est inévitable, sans argent, ça ne marche pas. Le monde ne tourne pas comme ça à notre époque. Mais ça ne doit pas être la priorité numéro un sur ma liste.

[00:37:03] Ou pour moi

[00:37:05] **Lucian Haas:** en tout cas. Tes reportages sont toujours accompagnés de nombreuses images. En tant que photographe aérien, tu es certainement l'un des photographes de parapente les plus renommés, je dirais, de nos jours. Qu'est-ce qui fait, pour toi, une bonne photo de vol — ou une bonne photo aérienne ?

[00:37:28] **Felix Wölk:** Ça a évolué pour moi, bien sûr. Mon style, pour ainsi dire, en photographie. Mais ça a aussi changé parce que la photographie en elle-même a changé.

[00:37:41] Pour moi, actuellement, une bonne photo, je dois le dire très clairement, c'est une photo qui respecte les règles de l'image documentaire, donc une photo documentaire qui a un rayonnement esthétique, qui correspond aussi aux directives classiques de la photographie. Je ne suis donc pas vraiment amateur d'optiques ultra grand-angle ou ce genre de choses en ce moment, parce que maintenant, tout le monde peut le faire avec des GoPros et ce qui n'a que très peu à voir avec la réalité. C'est mon avis actuel, mon avis personnel. Avant, c'était différent, j'ai expérimenté très tôt avec des optiques ultra grand-angle, notamment pour le cerf-volant avec des optiques de 14 mm qui, bien sûr, déformaient sur les bords.

[00:38:29] Les optiques fisheye étaient bien sûr une sensation au début, parce qu'elles n'existaient pas encore, ou alors seulement dans le domaine de la photo professionnelle absolue. Et pour moi, c'était forcément une photo de haut niveau quand j'ai réussi à obtenir ça pour la première fois avec une telle focale grand-angle. Comme je l'ai dit, ça a changé. Je suis redevenu un adepte des focales classiques, plutôt des prises de vue en téléobjectif, de photos au caractère documentaire avec peu de retouche d'image.

[00:39:03] Pour être honnête, ça tient aussi au fait que je ne suis pas très doué pour la retouche photo et que je n'ai pas la patience de passer des heures sur des images ou sur l'ordinateur. Mais malgré tout, quand je vois une photo, même celle d'autres photographes, je me réjouis de sa valeur documentaire, parce qu'aujourd'hui, n'importe quel enfant peut retoucher, déformer, faire de la retouche d'image, ajouter ou supprimer des choses. Et je pense que la photo documentaire va survivre, j'espère au moins, tout comme le théâtre prendra sa place dans le jeu d'acteur, comme il le devrait et comme il le doit.

[00:39:46] **Lucian Haas:** Tu dis toujours "photo documentaire". Combien de ce que tu photographies, avec peut-être tes clients en arrière-plan et tout ça, est en fait d'une manière ou d'une autre planifié ou mis en scène ? Ou à quel point est-ce, au bout du compte, un cliché documentaire ? Une photo documentaire prise sur le vif.

[00:40:07] **Felix Wölk:** Il y a énormément de planification. Même pour une photo documentaire, comme je l'envisage, il y a beaucoup d'organisation, de planification et tout cela demande un travail préparatoire. Si le budget le permet, je pars avec l'équipe, avec des pilotes de haut niveau, tout cela passe par radio et j'ai une vision de l'image que je transmets par radio, et tout le monde ne vole alors que pour la caméra. Cela améliore bien sûr les résultats, la qualité. Et je dirais que mes photos ont, si on est honnêtes, un look, je pense, qui est documentaire. Et c'est aussi un fait : ce pilote vole dans ce décor au-dessus de ces glaciers et occupe une belle position, on dirait qu'il va tout de suite faire un cercle dans la thermique, et il y a de l'action et du mouvement dans l'image.

[00:41:02] Alors, j'essaie de faire des photos qui ressemblent à des clichés instantanés, mais en réalité, elles sont étudiées avec des pilotes de haut niveau, avec une équipe de choc et planifiées, parce que tu ne peux pas faire autrement. Tu n'arriveras pas à approcher l'objet comme ça, et ainsi de suite. Tu n'arriveras pas à atteindre ensemble un endroit à trois mille cinq cents mètres quelque part dans le monde des glaciers si tu ne le fais pas de manière disciplinée, un jour idéal, et...

[00:41:30] ...parfaitement organisées. Ce sont des photos qui, comme je l'ai dit, ont un caractère documentaire, qui sont documentaires parce que l'action se déroule, mais le chemin pour y parvenir ne peut pas être réalisé autrement que par un shooting parfaitement organisé avec de bonnes personnes.

[00:41:48] **Lucian Haas:** Vous travaillez aussi comme photographe pour les Red Bull X-Alps et vous en êtes le responsable de l'équipe de photographie aérienne. Pardonnez-moi, mais que fait exactement cette équipe ou qu'est-ce qui définit l'équipe de photographie aérienne ? Et d'après ce que j'ai compris, il n'y a pas seulement des photographes, mais aussi des pilotes.

[00:42:08] **Felix Wölk:** Oui, c'est ça. Je suis photographe pour les X-Alps depuis toujours, ou presque. Ça fait maintenant, je crois, 15 ans ou quelque chose comme ça. Et mon travail a changé à cet égard. En? ce sens, j'étais avant l'un des, disons, photographes "normaux" qui couvraient l'événement. Ça veut dire que tu suis les gens, tu prends les athlètes en photo, tu fais des portraits des athlètes avant la compétition, et ainsi de suite. Et ce qui m'a frappé, ou ce que j'ai fini par dire à l'organisateur, c'est qu'il manquait en fait des prises de vue aériennes. Et bien sûr, il y a plein d'hélicoptères qui volent et il y a des photographes dedans, mais

[00:42:48] L'hélicoptère est très limité en ce qui concerne la photographie de parapente. Tu ne peux pas approcher trop près de l'appareil, car sinon ce serait dangereux à cause des turbulences. Tu ne peux pas non plus voler au-dessus du pilote, à cause du souffle descendant. Tu ne peux pas non plus voler devant lui, parce qu'il finirait par traverser le souffle descendant. Donc, avec l'hélicoptère, on reste toujours sur une perspective très limitée. Alors, j'avais proposé de m'occuper des prises de vue aériennes, en parapente, là où on peut s'approcher des pilotes. Et c'est comme ça que c'est né. Et maintenant, il y a évidemment le problème que, pendant la compétition, tu n'as aucune chance de photographier un athlète, parce qu'il n'attend pas le photographe qui traîne quelque part en tandem en pensant pouvoir prendre un cliché.

[00:43:34] C'est un processus assez long... S'il bascule encore avec la radio, il repartira une fois. Tu

[00:43:38] **Lucian Haas:** tu as failli, mais je n'étais pas encore tout à fait prêt. Les

[00:43:40] **Felix Wölk:** Le commandement standard du photographe dans les airs aux mannequins est toujours : plus bas, plus bas, plus bas. Tu voles généralement vers le tandem et tu n'arrives pas à suivre. Donc, personne ne collabore. Mais malgré tout, mon job actuel aux X-Alps est que nous ne filmons pas la compétition en soi, parce que ce n'est tout simplement pas possible. Elle est filmée depuis l'hélicoptère. Ou bien par des photographes qui sont au sol. Et moi, avec mon équipe, je fais à chaque fois du produit, donc des prises de vue publicitaires qui servent aux sponsors. L'événement vit grâce à un tas de sponsors. Et ils ont tous, contractuellement, le droit aux images pour promouvoir leurs produits avec les photos, et ainsi de suite.

[00:44:29] De plus, l'événement est aussi promu dans les médias en ligne par mes clichés, surtout entre les deux années de pause qu'il y a toujours, et ainsi de suite. Mais ce sont des prises de vue que je fais avec mon équipe et qui incarnent et montrent l'événement ou l'esprit de la Red Bull X-Alps. Ça

[00:44:53] **Lucian Haas:** c'est-à-dire que l'esprit est là, mais le spectateur, donc celui qui voit les images, ne le sait peut-être pas en arrière-plan, il part du principe que là, l'un de ces athlètes de X-Alps est en train de voler et qu'il vient d'être pris en photo pendant son vol devant le glacier XY. Et ce n'était pas du tout l'athlète de X-Alps, peu importe qui, mais c'était quelqu'un qui l'a pratiquement imité avec la même aile. Non, parce qu'il faut aussi faire attention à...

[00:45:17] **Felix Wölk:** ... les BU doivent toujours faire attention. Enfin, oui, ce sont toujours des légendes d'images tout à fait correctes lors des publications, c'est un travail très professionnel là-bas. Et il est écrit très clairement qu'il s'agit d'un cliché lors de pré-shootings qui ne servent qu'à...

[00:45:34] par exemple, la région où se trouve un groupe de pilotes est bien mise en valeur dans une belle photo, ce qui permet au spectateur de voir simplement : « Ah, ils sont là, au Matterhorn », et le Matterhorn a l'air plus beau, plus spectaculaire, et tout ça. Ça rend l'image tout simplement un peu plus attrayante.

[00:45:56] **Lucian Haas:** Combien de vrais, je dis bien "vrais" entre guillemets, pilotes X-Alps volent pour toi devant l'objectif, genre juste pour la photo ? C'est principalement une autre équipe de personnes qui ne participent finalement

pas à la compétition ?

[00:46:12] **Felix Wölk:** Alors, en tout cas, les athlètes X-Alps sont bien sûr toujours disponibles, tous. Avant la compétition, ils doivent aussi le faire pour que l'on puisse collecter les images. Mais en principe, j'ai ma propre équipe avec mes propres pilotes, ce que je préfère largement. C'est généralement Johannes Baumgarten, qui est l'un des meilleurs pilotes allemands de tous les temps, et Anselm Rau. Ce dernier est peut-être connu pour sa formation au DHV où il travaille et il est pilote test pour Air Turquoise. Ce sont tous des pilotes professionnels et que je connais depuis longtemps. On se connaît depuis une éternité, on est amis, et ça a beaucoup de valeur pour ce travail, parce que ça rend le travail beaucoup, beaucoup plus sûr. Alors, bien sûr, tu peux faire des séances photo avec des pilotes inconnus, mais

[00:47:00] même avec des super pros, le risque reste plus élevé. Qu'on prenne des risques excessifs pour la caméra et que ça devienne dangereux. Et je peux exclure ça en prenant des gens que je connais bien, en qui j'ai confiance pour ne pas prendre trop de risques pour la caméra. J'ai aussi déjà eu de mauvaises, voire de très mauvaises expériences.

[00:47:27] **Lucian Haas:** Lors des dernier X-Alps, quelqu'un est...

[00:47:28] **Felix Wölk:** ...est tombé, celui qui est parti pour toi. J'ai mal entendu ? Je n'ai pas entendu que quelqu'un était tombé lors des derniers, pour l'amour de Dieu. Heureusement. Mais j'ai déjà eu un accident lors d'un shooting, et un grave en plus. C'était l'un de mes modèles. Et oui, c'était aussi un... Tout est rentré dans l'ordre, mais il était gravement blessé.

[00:47:55] Oui, il est heureusement en pleine forme maintenant, mais c'était un... J'ai été un peu pensif après. Donc, j'ai définitivement changé ma façon de travailler après cette expérience, parce que c'est le pire qui puisse arriver.

[00:48:13] **Lucian Haas:** Mais est-ce qu'il y avait trop de risques dans cette situation ? Est-ce que c'était trop de risques pour le pilote, ce qu'il a pris pour le plan, c'était juste trop risqué ? Oui, exactement.

[00:48:22] **Felix Wölk:** C'est comme ça que ça s'est passé. C'était au Mont Blanc. On s'était donné rendez-vous pour une séance photo en soirée sur le glacier. On voulait monter en téléphérique le soir et il était encore en l'air, alors j'avais dit : « OK, on se retrouve en haut sur le glacier ». Il a essayé de monter et d'atterrir parfaitement, et il y avait une météo toxique avec une invasion, comme c'est souvent le cas là-bas. Et il a simplement essayé de manière trop brutale de respecter ce point de rendez-vous et de monter, et il a volé dans de mauvaises conditions très près de la pente pour traverser l'invasion. Et là, c'est la haute montagne et c'est rocheux, et il a malheureusement fini dans les rochers et a dû être récupéré en hélicoptère. Mais comme je l'ai dit, au final, ça s'est bien passé.

[00:49:09] Mais il a simplement trop forcé pour être disponible pour le photographe le soir, en haut sur le glacier. Et ce n'était pas non plus un pilote que je connais depuis des décennies, comme c'est le cas avec Anselm par exemple. Ou avec Jochen Schweizer, qui a fait du vélo avec moi à travers l'Italie. Ou encore Baumhieder, Johannes Baumgarten.

[00:49:32] **Lucian Haas:** À quel point ces séances photo sont-elles dangereuses ? Quel est le niveau de risque pour toi quand tu es en l'air ? Tu dis que tu voles beaucoup en tandem. Là, tu es probablement devant et tu n'as plus rien à piloter. Tu peux juste lui dire où il doit aller, mais tu as les deux mains libres. Mais il y a aussi d'autres cas, où tu es probablement en parapente solo, comme pour ton histoire de volcan, où tu as suivi en vol solo et où tu as dû tout faire à la main, et probablement pas toujours dans les conditions de vol les plus agréables. C'est clair.

[00:50:06] **Felix Wölk:** Oui, pardon.

[00:50:07] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as déjà vécu des situations risquées, négatives ou dangereuses où tu t'es dit : « Oh merde » ? Ou est-ce que tu aurais préféré lâcher la caméra ou quoi que ce soit d'autre ?

[00:50:18] **Felix Wölk:** Heureusement sans conséquences. Je n'ai pas encore eu de situations vraiment dangereuses en photographie en solo, heureusement. Mais c'est délicat, on n'a même pas besoin d'en parler. Pour voler en tandem avec la caméra, il faut en principe une forte thermique, sinon tu vas juste finir par couler les modèles et les autres ailes en face. Et ça va devenir pénible pour les autres aussi. Tu ne peux pas te mettre dans une position optimale parce que tu montes moins bien. Et c'est donc bien plus simple, évidemment, quand tu voles avec une aile plus performante. Mais c'est aussi beaucoup plus dangereux de lâcher les freins en permanence. Faire de la photo, ça veut dire voler

complètement à la main. Il faut aussi régler la caméra en quelques secondes et pour ça, il faut deux mains. Au moins moi. Je ne fais pas juste des clichés, je dois aussi m'occuper de l'ouverture, de la vitesse, et tout ça, même de façon spontanée parfois.

[00:51:05] Et ça veut dire que tu voles toujours près du sujet, que tu regardes à travers l'objectif, avec une autre focale. Ça veut dire que tu ne peux pas non plus évaluer la distance avec le modèle, bien sûr. Sauf avec de l'expérience. Si tu as un grand angle, tu sais que ça a l'air loin, mais que c'est tout près.

[00:51:27] Et bien sûr, c'est une affaire délicate. Mais heureusement, il ne m'est jamais rien arrivé. Il est très important que, quand on fait de la photo en solo, on pilote un appareil qui possède une sécurité passive. Maintenant, je dirais qu'une aile d'entraînement ne sert à rien dans ce cas, parce que tu n'as pas de performance et que tu ne peux pas suivre. Donc, il faut que ça corresponde un peu aussi au niveau de la performance. Si tu photographies un biplan, tu ne peux pas le faire avec une aile ENA.

[00:51:53] le suivre. Tu n'y arriveras tout simplement pas.

[00:51:55] **Lucian Haas:** Avec quoi tu le suis alors ? Une aile C ?

[00:51:58] **Felix Wölk:** Oui, en ce moment, pour prendre des photos, je fais voler l'Advanced Sigma 11, le nouveau Sigma. Je l'ai utilisé très longtemps, je l'ai fait voler et j'ai aussi pris des photos avec, et je le trouve très sûr pour moi. Même à main levée. Pour une aile, il faut le préciser. On parle ici de l'aile. Ça ne veut pas dire que c'est une aile pour débutants, pour l'amour du ciel. Mais pour moi, elle est très adaptée.

[00:52:24] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu ne t'es jamais blessé toi-même pendant des séances photo ?

[00:52:33] **Felix Wölk:** Alors, moi non. Pas moi-même. Non. Oui, d'accord. C'était la question. Raumi m'a un jour envoyé dans la pente en tandem. S'il entend ça, il va rire. Enfin, bon, un départ raté en tandem, parce qu'il faut quand même sortir même avec du mauvais vent. Oui, ça nous est déjà arrivé, mais jamais grave. Là, c'est juste que la caméra a été cassée et

[00:53:02] Des os ne pas, pas moi. Non. Oui, d'accord. C'était la question. Raumi m'a un jour mis dans le talus en tandem. S'il entend ça maintenant, il va rire. Enfin, bon, une fois un faux départ en tandem, parce qu'il faut quand même sortir quand il y a du mauvais vent. Oui, ça nous est déjà arrivé, mais jamais sérieusement. Là, c'est juste que la caméra était cassée et des os tordus ou quelque chose comme ça, mais rien de grave maintenant. En photographie, on essaie souvent des trucs un peu forcés. On n'a pas besoin de tourner autour du pot. Enfin, on vole dans des conditions qui ne sont pas idéales, parce qu'on est avec l'équipe photo sur le décor et qu'on doit faire son boulot sous la pression du résultat. Et là, tu voles souvent dans des conditions médiocres, qui ne sont peut-être pas tout à fait propres ou qui ne le sont définitivement pas. En conséquence, il faut un haut niveau au sein de l'équipe pour que ça reste une chose sûre. C'est un peu ça.

[00:53:38] **Lucian Haas:** un peu comme un cascadeur, ça sonne un peu comme ça. Oui,

[00:53:42] **Felix Wölk:** Bien sûr, on peut peut-être faire une comparaison comme ça.

[00:53:46] **Lucian Haas:** Je me souviens, dans ma carrière de pilote, qui est un peu plus jeune que la tienne, et ce genre de choses. Quel âge a la tienne ? J'ai commencé en 2004. Ah, 2004, c'est déjà... Oui, ça fait déjà un certain temps, mais c'est quand même, la tienne a, je crois, au moins 10 ans de plus ou quelque chose comme ça. En tout cas, la première photo dont je me souviens avoir vu de toi, c'était une sorte de série de photos, qui a été publiée juste après par le DHV, là tu as délibérément simulé un atterrissage en forêt et tu as délibérément foncé dans un grand sapin, qui était recouvert de neige, je crois, en plus. Exactement. Et là, j'ai pensé à l'époque : oh wow, c'est un sacré dur à cuire.

[00:54:32] As-tu fait d'autres cascades plus souvent pour des photos ?

[00:54:39] **Felix Wölk:** Oui, carrément. J'ai fait des courts-métrages avant, à l'époque avec Michael. L'un s'appelait On the Run, on était à Lanzarote et bien sûr, j'ai aussi dû jouer la comédie. Je me suis imaginé, d'après le scénario, un parapentiste qui ne maîtrise absolument rien, niveau jeu d'acteur, et oui, on y voyait des tentatives de décollage avec 40 km/h de vent et des glissades sur la lave en marche arrière, ce genre de trucs. Ça a fait un peu mal, bien sûr, mais en tant

que pro, on fait tout pour la caméra.

[00:55:14] Mais bon, l'atterrissage en forêt était réussi. C'était une idée avec Burki à l'époque, on était en ski à Braunegg et il neigeait juste comme il fallait. Et avec Burki, on peut aussi, avec Burkhard Martens, on peut aussi souvent se laisser aller à ses pensées. Ça s'est juste trouvé ce jour-là et on l'a réalisé. J'ai dit : là, je m'enfonce dedans, parce que le sapin tombe si bien, et on filme ça, et c'est aussi joli quand ça s'écroule. J'ai dû gérer un peu le balancement du pendule juste avant, le faire claquer, et il ne se passe rien quand un sapin est aussi enneigé. J'ai des amis à Lenkries qui se sont amusés à sauter avec des skis depuis un tremplin dans des arbres comme ça. Donc, un sapin, ce n'est pas si grave, mais je porte un casque intégral pour ne pas qu'une branche me rentre dans l'œil ou quelque chose comme ça.

[00:56:02] **Lucian Haas:** Alors, tu as dit que tu ne t'étais jamais blessé en faisant de la photo. Mais est-ce qu'il t'est déjà arrivé de vraiment t'écraser en volant, sans la photo ?

[00:56:13] **Felix Wölk:** Oui, ça n'a pas pu rester sans suite. Je dois dire que j'ai eu beaucoup de chance, surtout au début de ma carrière. Mais c'était aussi une autre époque à l'époque. Oui,

[00:56:27] avec le parapente, ça m'est arrivé dès le début, c'était en 1994 je crois, un an et demi après ma formation. Je me suis dit : maintenant, je vais percer et devenir champion du monde, et je me suis alors acheté un prototype pour une tonne d'argent, qui m'a aussi été vendu. Il faut que je le précise. Je trouvais ça très irresponsable à l'époque. Et c'était un appareil de harakiri. Il n'avait jamais reçu d'homologation et avec ça, ça aurait pu être la fin pour moi, c'est presque arrivé. C'était avec un an et demi d'expérience. J'ai beaucoup volé, j'avais certainement du talent, mais personne n'était à la hauteur face à ce prototype pur des années 90. Je ne pense même pas qu'un testeur de pur sang aurait pu le faire, parce que c'étaient tout simplement des défauts de conception. Oui. Mais ils étaient simplement vendus.

[00:57:13] Alors, pour être honnête, je suis encore un peu en colère à ce sujet, parce que ça aurait pu m'arriver. À l'époque, c'était très, très serré et, eh bien, avec la voile aussi lors d'acrobaties aériennes. Mais pour être franc, c'était ma faute. J'étais là pour Red Bull pour des prises de vue, en tant que parapentiste et pilote de stand, et je devais décoller d'une montgolfière. Et là, j'avais ma voile, mais pas à l'envers, non, pas à l'envers. Elle était accrochée avec un mauvais angle. L'angle n'était pas assez vertical sous le panier, mais plutôt plat, et du coup ça ne marche pas parce que la voile ne part pas en piqué, elle tombe d'abord. Et à cause de la flèche, il y a ce, ce moment de force dans la mauvaise direction, donc trop massivement vers l'avant.

[00:58:00] Et puis, c'est comme un effet de morceau de papier. Et c'est ce qui s'est passé, le parachute a basculé vers l'avant. Ça m'est arrivé. Mais j'ai encore pu lancer un parachute de secours. Mais c'était évidemment ma faute. J'aurais dû mieux me renseigner sur la façon de gérer un tel départ depuis une montgolfière. Mais on était juste jeunes et impétueux. C'était à l'époque avec Guido, avec Guido Germann, qui était aussi accroché à un ballon. Il est

[00:58:25] **Lucian Haas:** mais il en est sorti indemne.

[00:58:26] **Felix Wölk:** Ouais, propre, c'est pas vraiment propre. Mais il a réussi.

[00:58:35] Et en fait, oui, exactement, il a décollé juste à côté de moi au début. Et là, j'ai vu : oh là là, on est complètement mal accrochés. Mais c'était en fait super intéressant. Je ne referais plus ça aujourd'hui. J'ai vu très précisément chez Guido, on était tous les deux mal accrochés. Lui à plat, moi à plat. Il décolle et ça avait l'air aérodynamiquement totalement bancal. Il a failli se retourner, il était déjà en négatif et le delphin s'est juste rattrapé au dernier moment. Et là, j'aurais dû normalement tout annuler. J'aurais dû dire : non, je ne décolle pas, on est mal accrochés. Mais quand on est un jeune pilote passionné, on ne fait pas ça. Tu te dis que tous les ultralégers autour de toi te regardent. Que tout le monde te filme. Puis tu es accroché à la montgolfière, tu es en mission pour Red Bull et tu te dis que là, tu vas décoller avec ta carrière, et puis tu te dis que ça va bien se passer.

[00:59:22] Alors, sans la pression des caméras et tout le reste, j'aurais dit qu'on va se poser dans une prairie quelque part et que je ne décolle pas ici. Mais là, je me suis dit que ça allait bien se passer. Trois, deux, un, voiles et c'était tout, ça s'est mal passé. Mais on ne le réalise qu'en devenant plus mûr. Qu'il faut aussi savoir dire non parfois.

[00:59:44] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as refait un décollage avec une aile depuis une montgolfière plus tard, avec un angle bien réglé, ou est-ce que la leçon pour toi a été : non, c'est juste trop risqué, on ne peut pas calculer ou régler ça de

manière définitive, quoi qu'il en soit ? Je préfère laisser tomber.

[00:59:58] **Felix Wölk:** Non, à l'époque, je l'aurais refait parce que je savais d'où ça venait. Je me serais juste bien accroché et ça aurait marché, comme pour tous les décollages en falaise avec le cerf-volant que j'ai faits à cette époque. C'est juste une question d'angle. Il faut que tu baisses le nez du cerf-volant au lieu de bondir tout droit. Donc, il faut prendre la position de piqué, que ce soit en falaise ou au décollage de la montgolfière. Mais à l'époque, il ne s'est pas présenté de faire encore un truc avec le cerf-volant sur une montgolfière, et je me suis orienté autrement, j'ai pensé à d'autres trucs.

[01:00:36] **Lucian Haas:** Tu fais encore de la deltaplane aujourd'hui ou tu es passé complètement au parapente ?

[01:00:40] **Felix Wölk:** Je suis en fait passé complètement à autre chose. Mon dernier vol en deltaplane date d'il y a quatre ans, ce qui est vraiment un peu dommage parce que ça a fait partie de ma vie entière pendant longtemps, ou ça tournait en parallèle, ou c'était même la chose principale avant le parapente. Ça tournait toujours en parallèle pour moi. Oui, ça s'est juste complètement transformé en parapente maintenant, en fait. Mais je ne veux pas dire que j'ai complètement arrêté. Je deviens toujours nostalgique quand je vois des deltaplaniers. Et j'ai encore mon vol en deltaplane sans pylône. Les deltas, les deltas de compétition, je les ressortirai un jour.

[01:01:18] **Lucian Haas:** Super. On va changer un peu de sujet pour finir. Tu as récemment refondé ta propre école de vol avec Reini Vollmers, Prealpi.

[01:01:30] Pourquoi est-ce que tu lances à nouveau une école de pilotage ? Qu'est-ce qui t'attire dans une telle mission ?

[01:01:36] **Felix Wölk:** Parce que c'est un beau métier, instructeur de vol. J'ai travaillé comme instructeur de vol pendant 20 ans, pratiquement toute ma vie. Et, enfin, à un moment donné, on a besoin de ne plus travailler comme élève pour quelqu'un d'autre. Ça joue sûrement aussi le fait d'avoir accumulé pas mal d'expérience et que certaines choses, en ce qui concerne la formation, sont différentes de celles des autres écoles. Et de pouvoir faire mieux soi-même. Ça joue sûrement aussi. Et je ne le regrette pas du tout. Il y a bien sûr un peu de paperasse qui nous attend. Mais avec Reini. Reini Vollmer, c'est vraiment un pilote très expérimenté, une icône. Beaucoup le connaîtront, il vole depuis une éternité et a aussi de l'expérience commerciale.

[01:02:25] Je pense que c'est une très bonne combinaison, ou du moins ça démarre très bien dans tous les cas. Oui, on a ça. En ce moment, on se spécialise dans la formation continue et les voyages en vol. On ne fait pas de formation initiale pour l'instant, mais on commence tout juste. On propose aussi la formation en vol de hauteur, mais pas encore de cours de base. Vous voulez encore faire ça ? Vous voulez proposer des cours de base du tout ? Oui, ça. On reste ouverts à la possibilité. Je peux tout à fait me l'imaginer. Ça m'a toujours fait un grand plaisir, dans mon travail d'instructeur, peu importe l'école, de former un débutant complet et de voir la joie au début. Et cette joie quand il fait son premier saut de cinq mètres, je m'en souviens encore moi-même. Ce sont ces expériences principales au début qu'on n'oublie jamais. Le premier saut sur la pente d'entraînement, puis le premier vol de hauteur, c'est ce qu'on n'oublie jamais non plus.

[01:03:15] Et puis, le premier vol en thermique. En général, on ne l'oublie jamais non plus. Surtout quand on est un pilote et qu'on a de l'enthousiasme pour le sport. Et ensuite, il y a le premier vol de distance qui s'ajoute à tout ça. Ce sont en fait ces quatre piliers fondamentaux : le saut, le vol en hauteur, le vol en thermique et le vol de distance. Et l'enthousiasme que l'on a soi-même ressenti à l'époque, nous avions parlé de mon propre enthousiasme au début, je m'en souviens encore. Et quand on voit ça et qu'on peut le transmettre, c'est une belle sensation. Je trouve que le métier d'instructeur de vol est un beau métier, je dois le dire clairement. Dans tous les sens. Même le fait de prendre des responsabilités. Il y a de moins en moins de métiers aujourd'hui où l'on assume des responsabilités. On les délègue. Plus personne ne veut assumer de responsabilités. C'est une évolution triste à mes yeux.

[01:04:02] Et en tant qu'instructeur de vol, il ne reste plus qu'à assumer des responsabilités. Et c'est ce que j'aime faire. Les gens doivent aussi le faire à notre époque. C'est très important. Se décharger de ses responsabilités, ça signifie à un moment donné, dans tous les domaines, la stagnation. Et en vol, c'est aussi dangereux, parce qu'on n'ose plus transmettre son savoir par peur de faire des erreurs et d'être poursuivi en justice, par peur d'être poursuivi et ainsi de suite. Comme je l'ai dit, assumer des responsabilités me plaît et c'est ce que j'aime faire. Tu

[01:04:32] **Lucian Haas:** Tu as dit tout à l'heure, enfin je le dis un peu différemment, mais au fond, en résumé, c'était genre, oui, parce que je pense aussi pouvoir le faire mieux que certains autres ou mieux.

[01:04:42] **Felix Wölk:** Je ne veux pas que ça sonne arrogant pour autant, ou quelque chose comme ça. À partir de là,

[01:04:47] **Lucian Haas:** Poser la question de la manière dont on peut mieux faire, ça veut aussi dire, d'une certaine manière, faire différemment au départ. Alors, comment abordes-tu une formation différemment de la façon dont beaucoup d'autres écoles le feraient peut-être ? Ou selon toi, où une formation devrait-elle peut-être se dérouler différemment de la façon dont elle est si souvent pratiquée au quotidien ?

[01:05:06] **Felix Wölk:** Oui, je suis fondamentalement partisan, pas seulement pour le vol, de l'information, de la sécurité par l'information, de la formation continue et du perfectionnement, et non par des interdictions. Donc, c'est une chose. Je ne vais certainement interdire à personne d'essayer quelque chose, mais je donnerai mes conseils et mon avis à ce sujet.

[01:05:30] Ensuite, je pense qu'il est aussi important, quand on vole, de ne pas laisser l'aspect financier prendre le dessus et de ne pas voir les participants d'un voyage en avion ou les élèves-pilotes pendant leur formation comme des vaches à lait. Ce n'est certainement pas ma motivation. Je ne peux pas non plus en être responsable, compte tenu de la sécurité et de l'avenir d'un pilote. Le savoir et la pratique, c'est la sécurité. On essaie de faire en sorte que les gens aient beaucoup d'heures de vol. C'est ça qui compte. Avoir beaucoup d'heures de vol en thermique aussi, parce que ça rend meilleur, plus sûr et ça forme. Ce n'est pas le nombre de vols, ce sont les heures de vol.

[01:06:15] Et Reini, par exemple, est une véritable encyclopédie du sport aérien. Il est au top sur la théorie. Ce n'est pas mon cas, je dois être très clair : je ne suis pas du tout calé sur les sujets théoriques comme le droit aérien ou la navigation. Je suis un homme de pratique, mais on se complète très bien là-dessus.

[01:06:33] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu es

[01:06:34] **Felix Wölk:** plus un pilote à l'instinct ? Oui, on peut dire ça. J'ai acquis mes connaissances par l'observation et la pratique. Je n'ai pas lu de livres. J'ai posé des questions à de bonnes personnes à l'époque et j'ai eu de bons mentors, comme Karl Reichecker par exemple, qui était le meilleur pilote de deltaplane en Italie et qui est peut-être encore le meilleur selon moi. Et il m'avait pris sous son aile au début de mes compétitions en deltaplane. Ensuite, je suis parti en voyage avec Karl et j'ai appris énormément avec lui. Je dois beaucoup à Karl Reichecker, c'est certain. Et ? Oui, c'est aussi pour ça que j'ai ma propre école de vol, parce que j'ai vécu ce qu'il fait quand on te prend par la main.

[01:07:25] Et en tant que pilote, tu en as besoin pour faire une carrière en toute sécurité. Il te faut quelqu'un qui te guide un peu et qui te prenne par la main. Sinon, je pense que c'est un truc un peu risqué. Enfin, si on imagine faire 40 vols sans jamais voir de thermique. Après ça, tu obtiens une licence qui te permet de voler partout dans le monde, à n'importe quelle heure et à n'importe quelle saison.

[01:07:50] Est-ce qu'on a déjà l'expérience pour savoir faire ça ? C'est difficile. En fait, je pense qu'il faut encore un accompagnement continu, que ce soit en privé ou dans le cadre d'une école de pilotage, pour faire sa vie de pilote en toute sécurité.

[01:08:05] **Lucian Haas:** À chaque fois que j'entends ce que tu racontes ou que je lis tes reportages, je me dis toujours : oui, tu es le genre de pilote qui se fie à son instinct, qui décide vraiment au feeling s'il part voler ou non, et tout le reste. Mais le truc, c'est qu'une intuition, ça a énormément à voir avec l'expérience. Tu as maintenant 30 ans d'expérience et tu as probablement traversé toutes les situations possibles, toutes les tempêtes. Mais comment peut-on amener un élève qui vient vers toi, comment peut-on l'aider à développer, peut-être relativement vite, une partie de cet instinct nécessaire ?

[01:08:43] **Felix Wölk:** En essayant de lui faire développer un œil. Lui faire développer un œil pour les impressions extérieures, c'est-à-dire essayer d'utiliser ses sens en volant et se fier moins aux instruments de mesure et aux programmes informatiques. C'est la base absolue, la base aussi en ce qui concerne la sécurité, d'utiliser ses yeux, de savoir lire les formations nuageuses ; il faut sensibiliser les gens à cela. Pour moi, c'est en fait la meilleure leçon de météorologie qui soit, celle qui se fait sur le terrain. S'il y a des nuages, on peut tout expliquer, même les grandes structures météo, ce n'est pas de la magie, mais il faut s'entraîner un peu et il faut aussi que quelqu'un nous explique les

choses d'une certaine manière. C'est comme ça que j'ai toujours fait, il y a beaucoup d'expérience là-dedans, bien sûr.

[01:09:30] Mais ça a bien plus de valeur de savoir interpréter la météo sur place avec ses propres yeux que d'intérioriser des valeurs de vent ou des données sur un téléphone qui circulent partout dans le monde et qui peuvent être erronées. Et pour ce qui est de... Quand on fait un plan de vol pour la journée, bien sûr qu'une prévision météo n'est pas mauvaise, une image satellite de base pour les jours à venir, c'est utile, pour l'amour du ciel. Mais je pense qu'aucun ordinateur ne remplace l'œil. Juste un exemple, donc cette, disons, réaiguïssement des sens, le fait de ne pas oublier d'utiliser ses sens en volant, c'est important. Est-ce que ça revient dans la

[01:10:13] **Lucian Haas:** est-ce que ça ne fait pas peut-être un peu trop court dans la formation de pilote classique ?

[01:10:17] **Felix Wölk:** Je pense que oui.

[01:10:19] Parce que ça prend aussi du temps. C'est toujours ce dilemme. Observer la météo, s'y plonger un peu et essayer de comprendre, ça prend du temps. C'est évidemment plus rapide d'apprendre les questions d'examen par cœur et de cocher les bonnes cases.

[01:10:40] Mais il faut aussi compter le coût d'une école de pilotage, on n'a même pas besoin d'en parler. C'est comme ça. La solution, comme pour toutes les choses, c'est un compromis, je pense.

[01:10:50] **Lucian Haas:** D'après ton expérience, à quelle fréquence constates-tu, avec les différents pilotes que tu croises, qu'il y a vraiment cette volonté de s'impliquer intensément là-dedans ? J'ai parfois l'impression, même quand je donne certaines formations ou des trucs du genre, aussi dans le domaine de la météo, que beaucoup de gens disent toujours : « Ouais, je veux que ça me soit servi sur un plateau ». Une fois que je l'ai entendu, je suis censé le savoir, et puis après trois semaines, j'ai déjà oublié la majeure partie. Mais je ne m'y intéresse plus davantage, c'est comme ça, et ensuite je vais voler, je vois les autres voler aussi, alors je vais voler moi aussi et je ne me pose plus de questions supplémentaires.

[01:11:29] **Felix Wölk:** Oui, c'est tout à fait une évolution que l'on peut observer. Le fait que l'intérêt ne soit peut-être plus vraiment là à notre époque. Il est toujours difficile de dire si c'était mieux avant, ce que je veux dire par mieux, c'est différent. Mais c'est un peu... la minorité de jugement est peut-être devenue plus grande ces dernières années. Ce fait de déléguer la responsabilité, comme on l'a déjà vu tout à l'heure, et de ne pas l'assumer soi-même, c'est aussi une chose. On compte sur le fait que l'aile avec la classification nous ramènera en sécurité. On ne se demande même pas si ça ne pourrait pas être autrement. C'est une tendance actuelle. Mais malgré tout, on trouve toujours des gens qui font tout à fait preuve d'initiative de leur propre chef.

[01:12:15] Pas de juristes de salon pour le vol.

[01:12:20] Plutôt que de simplement monter, c'est qu'il y a un potentiel de danger, d'une certaine manière. Et qu'on finit par se dire par soi-même : « Oh, je dois faire attention, je dois gagner plus d'expérience avec le vent et la météo ». Mais j'ai l'impression que la sensibilisation va assez vite quand il y a de l'intérêt.

[01:12:39] **Lucian Haas:** Comment tu gères ça avec la technologie ? Je veux dire, aujourd'hui, il y a déjà les meilleures applis où tu peux consulter des infos en plein vol et dire, ah, là, il va pleuvoir là-bas ou je ne sais pas. Et les 37 valeurs de vent, ce que fait le Patschakofel exactement, enfin, je peux tout consulter en plein vol aujourd'hui. Tu utilises ce genre de trucs ? Oui, Lucian, là

[01:13:00] **Felix Wölk:** Mais tu en fais tout un plat, Lucian.

[01:13:05] Non, je n'utilise pas du tout ce genre de truc. Je trouve aussi que c'est dangereux de trop s'y focaliser, parce qu'on perd le sens de la pratique. Je trouve aussi que c'est dangereux de trop se laisser aller à la technique concernant le Vario et le GPS. Quand on a les sens de plus en plus sur l'appareil et pas dans l'espace aérien. On a actuellement le risque de collision, c'est un sujet qui revient toujours dans toutes les formations, même chez le THV et tout le reste, et c'est légitime. Mais une raison principale, c'est cette fixation sur les informations techniques, sur les appareils. Donc à mon avis, il faudrait s'en détacher davantage et réactiver un peu le bon sens habituel. Je pense que c'est important. Mais toi, tu voles...

[01:13:50] **Lucian Haas:** Tu voles déjà avec le Vario ou tu voles sans ?

[01:13:52] **Felix Wölk:** Tu, toujours sans ? Quand je pars en distance, bien sûr avec un Vario. Ça donne quelques fonctions de base, évidemment, dont tu as besoin là. Donc la vitesse sol et pour se centrer en haute altitude, les valeurs de montée aussi, pour que tu centres proprement une large pompe en altitude et que tu montes efficacement. Bien sûr, c'est une aide précieuse, c'est clair. Mais je l'utilise comme une aide et non comme un diktat. Je ne l'utilise pas comme un diktat pour mon vol.

[01:14:21] Et je vole souvent en montagne. Quand je fais de l'alpinisme, je ne vole qu'avec un petit bip qui fonctionne à l'énergie solaire. C'est facile et on monte quand même. Et en fait, ça m'intéresse pas vraiment, après toutes ces années d'alpinisme, de savoir si la base est à 3200 ou 3100. C'est juste beau là-haut et ça se passe super bien aujourd'hui, je me dis alors. Mais au début, ce sont évidemment des informations intéressantes. Quelle était ma montée la plus forte aujourd'hui, par exemple. C'est aussi quelque chose de super de pouvoir lire ça à un moment donné. Mais il faut faire attention à ne pas trop, surtout avec les données de mesure des stations météo et tout ça.

[01:15:07] C'est incroyable de voir combien de gens s'en font un souci, ainsi que les différences de pression pour les diagrammes et tout le reste. Enfin, quand on ouvre les yeux. Est-ce que des fenêtres de vol sont encore possibles dans certaines régions malgré d'énormes différences de pression ? On ne doit pas forcément propager ça et le dire haut et fort. Mais c'est comme ça : on vole désormais dans des microclimats, comme par exemple dans la vallée de Stubai, qui a toujours été assez protégée lors du Foehn. Également à Lüssen, où se forme le Papillon dans le Tyrol du Sud. C'est un microclimat qui tient encore longtemps lors de fortes situations de nord ou de Foehn. Et c'est la même chose du côté sud des Alpes, où je suis désormais installé. Là où le système thermique fait face au vent régional et ce, pendant très, très longtemps.

[01:15:53] Et parfois, le système thermique est même encore plus fort quand le vent supra-régional est contraire. Ce sont toutes des questions météorologiques, c'est un peu plus complexe que juste la pression atmosphérique côté sud ou nord. Et maintenant le Föhn, maintenant non. On ne peut pas le dire comme ça. Surtout aujourd'hui, avec le changement climatique, on fait face à des situations météo plus complexes. Ça s'ajoute aussi. Il faut donc constamment réadapter sa pensée.

[01:16:21] **Lucian Haas:** Eh bien, tu as maintenant quasiment 30 ans de carrière de pilote, ou presque 30 ans si j'ai bien calculé, sur le dos. Où vois-tu ton parcours de pilote dans les dix prochaines années ?

[01:16:37] **Felix Wölk:** Là, je me laisse porter, comme toujours, selon mes envies. En ce moment, j'ai eu besoin, depuis l'année dernière, d'ouvrir une école de vol. Et de le faire le mieux possible. Et c'est aussi une très bonne étape à franchir.

[01:16:52] Et en ce qui concerne le pilotage, je suis plutôt revenu au vol de cross-country depuis un certain temps. Je suis content d'avoir pu m'habituer à la technologie des Two-Liner, ce qui a été une étape, je dois dire. Ça ne s'est pas fait du tout, pas très vite pour moi. Après toutes ces années, parce que c'est une construction totalement nouvelle, piloter un Two-Liner et piloter activement avec les handles en gros. C'était, du moins pour moi, synonyme de devoir réentraîner tous mes instincts. Je me suis vraiment dû à m'imposer une sorte de plan d'entraînement pour ne pas toujours saisir les freins par réflexe, mais rester sur les handles. Et c'est ce qui m'intéresse beaucoup en ce moment. En gros, piloter un Two-Liner en toute sécurité à cent pour cent en cross-country dans toutes les conditions et partout, c'est en fait ce sur quoi je...

[01:17:46] Pour les pilotes, voler efficacement signifie aussi voler vite et en accélération, donc en sortie de pente. Un profil où

[01:17:53] **Lucian Haas:** Tu parles des deux lignes en ce moment, et ces handles et tout ça, c'était les deux lignes autrefois. C'étaient seulement les ailes de compétition. Maintenant, ça descend jusqu'aux secteurs HB, où il y a maintenant des deux ou deux lignes et demie, mais qui, au niveau de la technique de pilotage, sont pratiquement déjà pilotées comme une deux lignes. Est-ce qu'il n'y a pas aussi une sorte de besoin de formation là-dedans ? Parce que les gens, maintenant, ils s'achètent ce genre d'appareils, ils les reçoivent comme ça, sans aucune instruction. Mais à l'école, ils n'apprennent jamais comment on fait avec un truc pareil ou comment on le fait correctement. Et là, c'est tout. Tout le monde doit faire un peu de learning by doing avec toute cette histoire.

[01:18:29] **Felix Wölk:** Oui, c'est tout à fait ça. Ça a tellement changé dans le développement qu'il faudrait peut-être un peu adapter ça. Oui, même dès la base. L'année dernière, j'ai rendu visite à mon ami Paul Takkerts en Colombie. C'est forcément un nom connu. Oui,

[01:18:45] **Lucian Haas:** l'accordéon.

[01:18:45] **Felix Wölk:** Paul Takkerts est un accordéon, surtout un vol de distance. Et il a dit que l'avenir du parapente serait, à un moment donné, uniquement le pilotage avec les élévateurs arrière. Il n'y aurait plus de frein. On peut laisser cette vision en suspens pour l'instant. Mais ce n'est pas si farfelu, parce que c'est tout simplement une façon plus efficace de piloter le parapente. Donc c'est en train d'arriver et, par conséquent, il y aura sûrement un peu de demande pour éclaircir ça. Ça

[01:19:17] **Lucian Haas:** mais ce n'est pas quelque chose que vous proposez actuellement chez Pré-Alpi, du genre « nous proposons le cours de pilotage BC deux suspentes et demie » ou quelque chose comme ça. C'est une idée,

[01:19:28] **Felix Wölk:** Je vais le noter. C'est peut-être pour ça que non, mais on ne l'a pas encore prévu pour l'instant. Non, en règle générale, je veux dire que dans notre école, on ne forme pas seulement des pros, ce sont des pilotes moyens, des pilotes amateurs, qui ont besoin d'un cadre sécurisant. À cet égard, il n'y a pas de pilotes qui se présentent avec des deux lignes, en règle générale. Pas encore. On verra ce qui arrive.

[01:19:54] **Lucian Haas:** Non, pas ça. Mais le développement va déjà dans le sens où on voit, du moins pour cette technologie de commande, qu'elle est prévue et qu'elle s'installe de plus en plus dans les classes inférieures. Il y a déjà, avec le B, un 777 Night 2 qui a aussi déjà une commande CB complète avec déviation et tout le reste. C'est possible. En même temps. Là, on peut vraiment dire, d'accord, si on ne l'utilise pas, on a en fait des secousses gênantes sur l'élévateur et il faut dire que c'est plutôt contre-productif si un pilote ne l'utilise pas du tout. Mais s'il l'utilise, il devrait savoir comment s'en servir ou comment ça fonctionne. Mais d'après ce que je perçois jusqu'à présent, on n'est pas mis face à ce fort développement technique. Donc là, je vois tout à fait un besoin de formation complémentaire, certainement chez certains.

[01:20:41] Ou ce qu'on appelle un besoin de formation, c'est simplement un besoin d'entraînement. Et là, sur certains points, on pourrait peut-être en apprendre plus, donc avec juste un peu d'instruction, on s'adapterait probablement plus vite à ce genre de choses et on comprendrait mieux où se situent les avantages réels en termes de sécurité pour le vol final.

[01:20:59] **Felix Wölk:** Oui, ce serait certainement intéressant de transmettre ça aux gens qui conçoivent les programmes de formation. C'est une bonne piste, il faudrait en parler avec Anselm et avec Peter. Tu

[01:21:14] **Lucian Haas:** Tu as aussi les contacts là. Anselm, c'est un bon ami pour toi, enfin, c'est n'importe quoi, mais parles-en aussi avec lui, peut-être que quelque chose se passera. Felix, je te remercie pour cette conversation super intéressante.

[01:21:24] **Felix Wölk:** Oui, merci à toi. Ça va être pour le...

[01:21:25] **Lucian Haas:** ...finir. Tu as déjà mené une vie incroyable avec toutes ces super expériences à l'international. On aurait certainement pu parler pendant trois heures, parce que tu as déjà voyagé dans tellement de pays et vécu autant d'aventures là-bas. On fera peut-être ça à un autre moment. Je t'inviterai à nouveau et on reparlera de quelques-unes de tes autres super aventures.

[01:21:49] **Felix Wölk:** Oui, avec plaisir. J'en ai été ravi. Je souhaite donc à tous ceux qui nous écoutent une belle carrière de pilote et continuez à apprendre, mais par petits pas, comme je dis toujours. Un pas trop grand peut en être trop pour quelqu'un. Mais ne stagnez pas non plus, continuez toujours à...

[01:22:07] **Lucian Haas:** apprendre. On devient plus sûr, un meilleur pilote. Un pas trop grand est souvent un pas émotionnel. Un émotionnel, voire deux pas en arrière, et on n'ose plus rien faire pendant longtemps. Oui. Et là, il faut faire attention. Exactement. Bon, Felix. Merci pour la discussion. À bientôt. Merci à tous et à bientôt sur cette chaîne. Ciao, ciao.

[01:22:33] Podz-Glitz fait partie de mon blog de parapente Lu-Glitz en tant que podcast. C'est là que tu trouveras aussi les notes de l'épisode numéro 80 Inferno avec Felix Wölk. Elles incluent, comme toujours, de nombreux liens complémentaires. Ciao. Lu-Glitz est disponible sur le net sans aucune publicité, à l'adresse www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz s'écrit L-U-G-L-I-D-Z. Si tu aimes écouter Podz-Glitz, n'hésite pas à en parler autour de toi. Par exemple avec une bonne note sur Apple Podcasts ou Spotify, un post sur Facebook ou Instagram, ou mieux encore, simplement en en discutant directement avec tes amis pilotes. Tu peux aider encore plus Podz-Glitz et Lu-Glitz en me soutenant financièrement en tant que contributeur. Pour cela, il y a une règle très simple.

[01:23:19] Donne ce que tu juges juste, ou ce que cette offre vaut pour toi. Cela peut être une contribution ponctuelle ou récurrente. Dans tous les cas, tu contribues à ce que Podz-Glitz et Lu-Glitz puissent rester indépendants et sans publicité à l'avenir.

[01:23:37] Si tu n'es pas sûr du montant qui serait approprié, j'ai ici une proposition tout à fait non contraignante. Que dirais-tu d'un euro par épisode de podcast et de deux euros par mois de lecture ? Même en additionnant le tout, c'est toujours moins cher que les frais d'abonnement d'un magazine classique. Bien sûr, tu peux d'abord écouter quelques épisodes et lire Lu-Glitz pendant plusieurs mois avant de verser une contribution globale plus tard. Les paiements sont très simples via PayPal ou virement bancaire. Tu trouveras toutes les données nécessaires sur mon blog Lu-Glitz, sur la page Soutenir.

[01:24:15] À la prochaine. Ciao.