

Hinterstoder

Podz-Glidz 87 — Daniela Altmann

Published	2022-07-22
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/hinterstoder-daniela-altmann-podz-glidz-87
Duration	00:48:56
Speakers	Daniela Altmann, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0087-hinterstoder-daniela-altmann.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	19 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	16
Show notes	16
Transcript	16
Français	29
Show notes	29
Transcript	29

Deutsch

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

Show notes

Daniela Altmann führt seit 26 Jahren eine kleine Flugschule in Hinterstoder. Bei ihr stehen nicht Leistung, sondern Gemeinschaft im Vordergrund.

Jedes Fluggebiet hat seine eigene Prägung. Und damit meine ich nicht nur die natürlichen Gegebenheiten, sondern auch die Fliegergemeinschaft, die dort zusammenkommt. An manchen Startplätzen geht es stets stressig und leistungsorientiert zu, anderswo wirkt alles entspannt und gemeinschaftlich.

Ein Erlebnis dieser zweiten Kategorie hatte ich, als ich kürzlich eine Woche in Hinterstoder in Österreich verbrachte. Am Landeplatz war mir bald klar, warum. Dort lernte ich Daniela Altmann kennen.

Sie ist seit 33 Jahren Fluglehrerin und hat mit ihrer kleinen Flugschule vor Ort schon unzählige Pilotengenerationen in Hinterstoder ausgebildet. Und ich würde sagen: Das merkt man. Es ist ihr Geist, ihre Prägung, die dort zu spüren sind.

Als an einem Nachmittag wegen allzu turbulenter Höhenwinde die Fliegerei in Hinterstoder ruhte, nutzte ich die Gelegenheit, diese 87. Folge von Podz-Glitz mit Dani aufzunehmen. Wir führten das Gespräch vor der Flugschulhütte am Landeplatz. Dort erzählte sie mir ihre Geschichte.

Am Anfang stand das Drachenfliegen, noch vor der Gleitschirmära. Später wird deutlich, dass viel von dem, was Dani heute ihren Schülerinnen und Schülern vermittelt, mit der etwas anderen Einstellung von Drachenpiloten zur Fliegerei zu tun hat.

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

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

Musik dieser Folge:

Track: Snowy Peaks pt 1 | Künstler: Chris Haugen

No Copyright Audio Library

Hören & Download: <https://www.youtube.com/watch?v=NHObHwtrWR0>

Daniela Altmann führt seit 26 Jahren eine kleine Flugschule. Sie stellt nicht Leistung, sondern die Fliegergemeinschaft in den Vordergrund.

Links:

- www.fliegmit.at: <https://www.fliegmit.at>
 - Fluggebiet Hinterstoder (pdf): https://www.dropbox.com/s/lsf2knv7nkh033x/Paragleiten_Infofolder_100x210_2017_RZ.pdf?dl=0
 - Startplatz Hinterstoder: https://www.dhv.de/db2/details.php?qi=glp_details&item=1379
 - Bergbahn Hinterstoder: <https://skisport.com/Hinterstoder/de>
-

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2022/07/podz-glitz-87-hinterstoder.html>

Transcript

[00:00:10] **Daniela Altmann:** Und auch, wenn man dann später an einen Berg gegangen ist, haben wir so ein Gleitwinkelmesser dabei gehabt. Da hat man dann oben geschaut, ob sich das ausgeht über die Bäume, dass man da bis zu der nächsten Wiese kommt. Die Geräte waren damals schon relativ klein und leicht, ganz am Anfang. Aber das Problem war, wir sind meistens wieder runtergegangen, weil wir nicht zu der Wiese rübergekommen sind. Also Gleitzahlen zweieinhalb, das war schon ganz gut.

[00:00:47] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:51] **Daniela Altmann:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Heute mit

[00:00:56] **Daniela Altmann:** Daniela Altmann.

[00:00:58] **Lucian Haas:** Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:06] Jedes Fluggebiet hat seine eigene Prägung. Und damit meine ich nicht nur die natürlichen Gegebenheiten, sondern auch die Fliegergemeinschaft, die dort zusammenkommt. An manchen Startplätzen geht es stets stressig und leistungsorientiert zu. Anderswo wirkt alles entspannt und gemeinschaftlich. Ein Erlebnis dieser zweiten Kategorie hatte ich, als ich kürzlich eine Woche in Hinterstoder in Österreich verbrachte. Am Landeplatz war mir bald klar, warum. Dort lernte ich Daniela Altmann kennen. Sie ist seit 33 Jahren Fluglehrerin und hat mit ihrer kleinen Flugschule vor Ort schon unzählige Pilotengenerationen in Hinterstoder ausgebildet. Und ich würde sagen, das merkt man. Es ist ihr Geist, ihre Prägung, die dort zu spüren sind. Als an einem Nachmittag wegen allzu turbulenter Höhenwinde die Fliegerei in Hinterstoder ruhte, nutzte ich die Gelegenheit, diese 87.

[00:01:58] Folge von Podz-Glidz mit Dani aufzunehmen. Wir führten das Gespräch vor der Flugschulhütte am Landeplatz. Dort erzählte sie mir ihre Geschichte. Am Anfang stand das Drachenfliegen noch vor der Gleitschirm-Ära. Später wird deutlich, dass viel von dem, was Dani heute ihren Schülerinnen und Schülern vermittelt, mit der etwas anderen Einstellung von Drachenpiloten zur Fliegerei zu tun hat. Die Aufzeichnung des Podcasts war übrigens so spontan, dass ich mein übliches Profi-Equipment für die Aufnahme gar nicht parat hatte, sondern improvisieren musste. Mit ein paar Tricks bei der Nachbearbeitung, zu denen auch das Ausfiltern gelegentlich störender Straßengeräusche gehört, konnte ich die Audioqualität aber auf ein gut anhörbares Niveau heben. Kleinere Abstriche hier und da bitte ich aber diesmal zu entschuldigen.

[00:02:46] Wenn dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, erfährst du auf der Website meines Blogs. Und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:02] Dani, wie viele Jahre bist du jetzt schon Fluglehrerin?

[00:03:07] **Daniela Altmann:** Ich habe es nicht gezählt, aber wenn ich sage seit 89, dann kannst du selber nachrechnen.

[00:03:11] **Lucian Haas:** 89, 99, 2009, 30, 33 Jahre müssten das jetzt sein.

[00:03:17] **Daniela Altmann:** Ja, aber natürlich nicht mit einer eigenen Flugschule, sondern ich habe früher in anderen Flugschulen meine Lehrzeit gemacht. Also ich war bei der Flugschule Aufwind, ich war in Vorarlberg auf der Niederen, ich war in Seefeld, noch damals mit dem Steger, Komet, wenn der da noch was sagt. Ich war beim Gasteiger und so habe ich halt ein bisschen meine Erfahrung gesammelt. Und ja, wie es halt so spielt, mit der Liebe hat es dann nicht so gepasst und ich hätte meinen alten Beruf wieder zurückgehen müssen als Chemielaborantin nach München, habe mir dann aber entschieden, irgendwie geht das dann nicht mehr und habe dann geschaut, dass ich meine eigene Flugschule aufmache und die eigene Flugschule habe ich seit 96 in Hinterstoder.

[00:03:59] **Lucian Haas:** 96, das sind dann 89 angefangen, also sieben Jahre danach?

[00:04:05] **Daniela Altmann:** Naja, die sieben Jahre zählen nicht, weil ich habe natürlich aufgrund von meiner großen Liebe dann einmal eine Pause gehabt und war doch einige Zeit in Amerika und einige Zeit in Neuseeland, wo wir eigentlich schon eine Flugschule beginnen wollten. Und es wäre halt dann, wie das Geld ausgegangen ist, nachher dazu gekommen, dass man mal eine Flugschule aufmacht. Aber mein Freund war Sohn vom Beruf und das hat dann nicht

gepasst. Und dann war eben die Entscheidung. Ja. Dann gehe ich wieder zurück nach München. Ich bin eine Münchnerin oder mache ich selber was auf und das ist mir dann auch geglückt, wobei Hinterstoder ja nicht sehr einfach ist für eine Münchnerin.

[00:04:41] **Lucian Haas:** Nun machst du das gerade ausgerechnet 33 Jahre und so wie ich dich miterlebe, bist du ja noch ziemlich mit Herz bei der Sache. Wie hält man sich als Fluglehrerin, wie erhält man sich den Spaß daran, an der Fliegerei noch so und das so weiterzugeben?

[00:04:56] **Daniela Altmann:** Es gelingt zwar nicht immer, aber man versucht natürlich Sachen zu tun, die Spaß machen. Und Spaß macht jemandem, das Fliegen beizubringen, wo du nachher genau weißt, das wird auch ein Pilot. Also nicht irgendwelche Urlaubsaktivitäten, so eine Woche mal Paragliden und ich war Paragliding so ungefähr, sondern wirklich Leute auszubilden, die du dann über die Jahre wieder siehst, wobei meine ersten Schüler teilweise jetzt meine Tandempiloten, meine Helfer und gute Piloten geworden sind. Und das macht dann natürlich Spaß.

[00:05:26] **Lucian Haas:** Was macht für dich einen guten Piloten? Ein

[00:05:29] **Daniela Altmann:** sicherer Pilot ist ein guter Pilot. Also gute Piloten sind jetzt für mich nicht Leute, die Strecken fliegen, Bewerbe fliegen, sondern die Spaß am Fliegen haben, ihre eigenen Grenzen kennen und das Schöne in Hinterstoder oder bei uns ist so, es wird jeder Pilot als Pilot gesehen und wenn er eigentlich nur startet, landet, sich vielleicht ein Landebier kauft und Freude am Fliegen hat und wenn er nur vormittags bei ruhiger Luft fliegt, also die Grenze kennen und es gibt natürlich sehr ambitionierte Piloten, die jetzt auch bei unserer Landesmeisterschaft mitgeflogen sind, die auch teilweise aus meiner Flugschule kommen. Aber es sind auch Akropiloten aus meiner Flugschule entstanden, aber der Weg nach der Schulung teilt sich dann und jeder findet seinen Spaß. Die einen gehen bei uns Bergsteigen, die anderen tun Akrofliegen, die nächsten fliegen Bewerbe und der andere hat einfach nur Freude mit einem ruhigen Gleitflug oder mit einem leichten Thermikflug.

[00:06:21] **Lucian Haas:** In der Saison so, wie häufig kommst du selber auch noch zum Fliegen oder bist du eigentlich immer die Ausbilderin?

[00:06:27] **Daniela Altmann:** Das Los eines Fluglehrers ist, wenn es schön ist zum Fliegen, hast du auch wenig Helfer. Ich habe keinen Fixangestellten, sondern alles Selbstständige, Selbstständigkeitsmeldung drin. Das heißt, wenn richtig gutes Flugwetter ist, dann stehe meistens ich am Übungshang oder am Landeplatz. Aber in der Vor- und in der Nebensaison gelingt es mir dann immer wieder zu fliegen und sehr viel Spaß macht man natürlich das Tandemfliegen, wenn der Passagier sehr viel Freude hat. Das gibt so viel zurück auch. Und zum Solo-Fliegen muss ich sagen, richtig Solo-Fliegen, dass ich jetzt sage, ich fliege jetzt noch Strecken oder ich bin jetzt unterwegs, komme ich leider nicht mehr. Aber für mich ist einfach das Bergsteigen das Schönste. Einfach auf den Berg raufgehen, ein bisschen genüsslich, ein bisschen schauen und Ruhe haben und dann ein bisschen Thermik fliegen.

[00:07:13] Und ich habe auch eine ganz leichte Ausrüstung, also das ist nicht zum Streckenfliegen geeignet.

[00:07:16] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt sagst, bei dem schönsten Wetter stehe ich am Übungshang, dann trotzdem mit den Leuten. Gibt es Tage, wo du dann richtig auch Frust hast, wo du dich deswegen wirst und denkst, oder ist das für dich so erfüllend, dass du sagst, nee, die lächeln alle so glücklich, wenn sie ihre ersten Hüpfen da gemacht haben. Das Schönste ist eigentlich

[00:07:34] **Daniela Altmann:** nach dem ersten Höhenflug das Lachen im Gesicht zu haben und die Freude, die da rauskommt. Natürlich ist es oft mühsam und natürlich, wenn gutes Flugwetter ist, dann kommt immer alles auf einmal. Also Übungshang, Höhenflüge, Tandemflüge, das ist dann schon ein bisschen stressig. Aber wenn am Abend nichts passiert ist, alles wieder irgendwo verräumt ist und alle glücklich sind, dann passt es meistens wieder. Der Hauptstress ist immer, das Wochenende vorher zu planen, weil alle erwarten von mir die Planung. Und bei dem Wetter, was momentan ist, ist die Planung halt immer schwierig.

[00:08:05] **Lucian Haas:** Wenn du Kurse machst, wie viele Leute hast du dann so am Übungshang da stehen?

[00:08:09] **Daniela Altmann:** Das hat sich über die letzten Jahre eigentlich so bewahrheitet, dass man nicht sehr viele Leute am Übungshang stehen hat. Also fünf, sechs sind für meine kleine Flugschule okay. Dann hast du noch eine

individuelle Schulung und man kommt auch zügig am Übungshang zurück. Dann geht man zu den Starts und auch zügig zu den Höhenflügen. Also ich bin jetzt keine Flugschule, wo auf einmal 25 Leute am Startplatz stehen. Das würde ich mir auch nicht antun. Und vor allem meine Startleiter würde ich es auch nicht antun.

[00:08:33] **Lucian Haas:** Das heißt, Grundkurs hast du dann wirklich über diese fünf, sechs Leute?

[00:08:38] **Daniela Altmann:** Grundkurs ab drei Leuten macht Sinn, bis fünf, sechs Leute, mehr nicht. Das geht auch ganz gut. Nur muss man halt ein bisschen öfters am Übungshang gehen, als wenn man so eine große Gruppe hat. Aber im Endeffekt ist man genauso schnell fertig dann mit den Flügen.

[00:08:53] **Lucian Haas:** Und hier sind wir in Hinterstoder. Du hast einen Übungshang in der Nähe vom Landeplatz, der aber seinen eigenen Landeplatz hat. Ansonsten ist der Höhenflug, den man hier macht, sind direkt 1200 Meter. Traust du das deinen Flugschulern dann direkt so zu? Das ist ja gleich ein riesiger Sprung eigentlich.

[00:09:07] **Daniela Altmann:** Also ich sage immer, die Höhe macht es nicht aus, sondern der Startwind, die Startmöglichkeit und auch der Wind beim Landen. Zwischendrin kann es sich ja nicht wehtun. Natürlich ist es mental etwas anderes, wenn ich einen Landeplatz sehe, oder wenn ich ihn nicht sehe. Wir haben insgesamt drei Schulungsgelände. Das ist hier in dem Micheldorf. Da hat er 300 und 500 Höhenmeter. In der Zeit speziell, wenn die Bahn zu hat. Wir haben in Windischgersten einen Flugberg mit 700 Höhenmeter. Dazu sage ich, ist vom Starten nicht so einfach. Nehme ich nicht gern für einen ersten Höhenflug. Und in Hinterstoder, wenn der Wind passt, ist es auch okay. Er hat halt einfach mehr Höhe. Aber die Höhe tut ja nicht weh. Sondern der Start - und der Landeplatz, da muss er sich konzentrieren.

[00:09:53] Und wenn Wind und Wetter passen, ist Hinterstoder auch für einen ersten Höhenflug kein Problem.

[00:09:59] **Lucian Haas:** Machst du das jetzt über 30 Jahre? Hat sich die Art und Weise, wie die Leute zum Gleitschirmfliegen kommen, bzw. das dann lernen wollen, bzw. vielleicht auch die Typen an Menschen, die fliegen lernen wollen, hast du da eine Veränderung gesehen? Oder sind es eigentlich immer dieselben Typen, die sowas machen? Also vom Typ von Mensch her, was man da so haben kann?

[00:10:19] **Daniela Altmann:** Es sind eigentlich immer dieselben. Es sind drei Kategorien. Entweder ganz junge Leute, die sich in ihrem Leben noch irgendwas erwarten. Und der Traum vom Fliegen ist immer da. Das heißt, auch wenn jemand 50 ist, wir haben auch 60-Jährige oder 65-Jährige, in der heutigen Zeit kein Problem. Die sind alle rüstig. Aber irgendwann kommt im Leben mal ein Punkt, wo man auch irgendwas Besonderes machen möchte oder sich einen Traum erfüllen. Und das ist sicher Fliegen.

[00:10:47] **Lucian Haas:** Wann bist du zum Traum des Fliegens gekommen?

[00:10:50] **Daniela Altmann:** Ich bin relativ früh von daheim ausgezogen, mit 16. Und habe dann gleich einmal geschaut, was kann ich bei meinem ersten Urlaub als Lehrling mir leisten und ergattern. Und ich wollte immer schon fliegen. Und das war dann gleich, habe ich gesehen, Dolomiten, Silian. Und da bin ich dann mit meinem Fiat hingedüst und habe meinen ersten Kurs gemacht, meinen Drachenkurs.

[00:11:10] **Lucian Haas:** Also du hast mit Drachen angefangen, nicht? Es hat damals noch

[00:11:12] **Daniela Altmann:** Gleitschirme noch nicht gegeben, 1982, das war gerade am Kommen. Und das Fliegen war eigentlich noch beschränkt aufs Drachenfliegen.

[00:11:21] **Lucian Haas:** Gab es denn Drachen für deine Gewichtsklasse da eigentlich vernünftige?

[00:11:25] **Daniela Altmann:** Eigentlich nicht. Ich war damals eine Mädel mit 45 Kilo. Groß bin ich auch nicht. In der Früh ein bisschen größer als auf der Nacht. Aber das Problem war halt, die Drachen waren zu groß, zu schwer. Das Trapez war zu groß. Also ich habe es meistens irgendwo bei den Fußknöcheln gehabt. Aber es ist gegangen. Und dann war ein bisschen eine Pause, weil ich mir kein eigenes Gerät leisten konnte. Und es hat doch eine gewisse Zeit gedauert, bis ich mal einen kleinen Flieger gefunden habe in meiner Preisklasse, mit dem ich dann auch gut fliegen konnte.

[00:11:53] **Lucian Haas:** Und wann kam dann das Gleitschirmfliegen dazu? Das

[00:11:55] **Daniela Altmann:** Gleitschirmfliegen ist ein bisschen vor meinem Fluglehrerkurs gekommen, also so bei uns herinnen, so 86, 88 waren die ersten da. Und ich bin auch vielleicht 88 das erste Mal an so einem etwas ähnlichen wie einem Gleitschirm gegangen, was man nicht Gleitschirm nennen hat können.

[00:12:13] **Lucian Haas:** Kannst du dich noch an diesen ersten Gleitschirmflug erinnern? Ein

[00:12:15] **Daniela Altmann:** Windkleider mit einer Metallschiene oder... Am

[00:12:19] **Lucian Haas:** Gurtzeug eine Metallschiene, wo man so den Anstellwinkel quasi... Genau,

[00:12:24] **Daniela Altmann:** richtig. Und das waren also ganz wilde Geräte. Und ich kann mich noch gut erinnern, im Skigebiet das erste Mal irgendwie abgehoben mit den Skiern über die Buckel, hundertmal am Buckel, bis endlich mal gefliegert worden bist. Und auch wenn man dann später an einen Berg gegangen ist, haben wir so ein Gleitwinkelmesser dabei gehabt. Da hat man dann oben geschaut, ob sich das ausgeht über die Bäume, dass man da bis zu der nächsten Wiese kommt. Die Geräte waren damals schon relativ klein und leicht, ganz am Anfang. Aber das Problem war, wir sind meistens wieder runtergegangen, weil wir nicht zu der Wiese rübergekommen sind. Also Gleitzahlen zweieinhalb, das war schon ganz gut.

[00:13:00] **Lucian Haas:** Das muss... Also du hast dann im Gleitwinkelmesser geguckt und gesagt, es muss mehr als zwei sein. Sonst

[00:13:05] **Daniela Altmann:** kommst du über die Bäume nicht zu der Wiese. Also das Problem war, dass rausgleiten über die Bäume, über den Wald, war oft nicht möglich mit den Geräten. Und dann musste es halt wieder runtergehen.

[00:13:15] **Lucian Haas:** Und wie habt ihr da dann noch den Wind mit einbezogen? Oder rechnet? Oder gar nicht, sondern einfach nur geguckt und es sollte auf jeden Fall... Ich gebe so ein bisschen Sicherheitsmarge dazu.

[00:13:23] **Daniela Altmann:** Beim Starten hast du den Wind schon gebraucht, weil sonst bist du gar nicht abgehoben. Also du bist richtig reingekoffert, hast die Hände oben gelassen, hast einmal... Du bist gerannt und irgendwann, wenn es glaubt, dass jetzt passt die Geschwindigkeit, hast du angebremsst und dann bist du weitergelaufen. Aber es hat dafür auch keine Eigenheiten vom Fluggerät gegeben, also negativ oder irgendwas hat es natürlich nicht gegeben. Es war einfach nur runterfliegen und nicht Thermik fliegen. Und mein damaliger Fluglehrer, der Brodnig, hat immer gesagt, wenn einmal ganz oben von der Höss mit einem Gleitschirm über die Mittelstation drüberkommt, dann reden wir vom Fliegen. Also wir sind damals nicht einmal das Stückchen über die Mittelstation rausgekommen in Hinterstoder, sondern sind oben wieder reingelandet.

[00:14:04] **Lucian Haas:** Also auf der Mittelebene der Partie. Genau, richtig. Ihr seid aber schon ganz oben gestartet. Richtig, aber... Aber der Gleitwinkel kam dann nicht vorne über die Kante drüber.

[00:14:12] **Daniela Altmann:** Genau, also keine Chance. Und das ist natürlich dann mit der Zeit besser geworden, was halt schade war, waren dann die Jahre 90 bis 92, 93. Die guten Geräte waren natürlich gefährlich und da hat es natürlich auch einige runtergehauen damit. Dann sind natürlich die ersten Streckenschirme gekommen, so wie Nova Phantom und, und, und, die auch sehr heikel waren. Und da hat es halt leider sehr viele Unfälle gegeben. Und die Zeit ist ja Gott sei Dank vorbei.

[00:14:39] **Lucian Haas:** Hat es dich in irgendeiner Weise mal runtergehauen?

[00:14:42] **Daniela Altmann:** Nein, eigentlich nicht. Also ich kann sagen, ich habe eigentlich mal Laufbahn so gut überlebt. Mit dem Gleitschirmfliegen war ich dann schon etwas vorsichtiger. Also wenn ich den Blödsinn beim Gleitschirmfliegen gemacht hätte, was ich damals als Anfänger mit dem Drachen gemacht habe, hätte ich es wahrscheinlich nicht überlebt.

[00:14:59] **Lucian Haas:** Du wusstest damals aber nicht, dass das Blödsinn ist. Das ist dir erst im Nachhinein aufgegangen und du hast es mit Glück immer überlebt und gesagt, es ist gut ausgegangen und später hast du verstanden, in was du dich da eigentlich rausgehauen hast wahrscheinlich. Also

[00:15:10] **Daniela Altmann:** die gefährliche Zeit war, wenn du das nicht verstehst, dass zum Beispiel trotz bei Föhn noch mal am Berg gehst, obwohl alle anderen Nein sagen oder übersiehst, dass die Kaltfront kommt. Und wenn ich den Familienverband vom Club in Windisch-Görsten nicht gehabt hätte, hätte ich es wahrscheinlich nicht überlebt, das Drachenfliegen. Und das war mein Vorteil. Diesen ganzen Blödsinn, Föhn, Kaltfronten, Gewitter habe ich beim Paargleiten dann ausgelassen.

[00:15:34] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt hier fliegst, wie häufig kommst du hier noch eigentlich wirklich dazu, dass du sagst, ich kann selber einen Genussflug machen?

[00:15:42] **Daniela Altmann:** Ja, wie gesagt, wenn ich Tandem fliege, ist es immer so, es ist immer ein Genussflug, weil du hast die Freude vom Passagier. Und in Hinterstoder hast du gesehen, sind das ja sehr ausgiebige, schöne Tandemflüge. Das macht dann schon Spaß, muss ich sagen. Und auch meinen Piloten soll es auch Spaß machen. Und ansonsten ist für mich Fliegen immer dann, wenn ich meine Ruhe habe und nicht irgendwo sein muss, sondern frei habe, dann ist für mich Genussfliegen. Oder im Herbst macht man oft Wanderungen mit den Schülern, gehen halt rauf, weil die Seilbahn nicht fährt. Dann kann ich natürlich vorher auch runterfliegen. Es ist, voll ein Genuss, aber ich muss halt irgendwann herunter sein, weil die Schüler, die oben warten, die sollte man dann unten einweisen.

[00:16:20] **Lucian Haas:** Was gibt dir persönlich das Fliegen?

[00:16:23] **Daniela Altmann:** Wenn ich dazu komme, Ruhe und kein Stress. Also für mich ist Fliegen nicht Parkleiten, wie es viele machen, fünf-, sechsmal rauf fahren, zusammenlegen, wieder rauf fahren. Also ein schöner Flug, ruhiger Flug, auch wenn er nicht lang dauert, zählt viel mehr, als wenn ich drei-, viermal rauf fahre.

[00:16:40] **Lucian Haas:** Dann eher was Meditatives so fast, klingt so, oder?

[00:16:43] **Daniela Altmann:** Drachenfliegen ist meditativ, weil daher kommt es, du baust eine Stunde deinen Drachen auf, schön immer in derselben Reihenfolge, du setzt dich oben hin, wartest bis du einmal hoffst, dass Thermik aufkommt, weil sonst bist du mit dem Drachen gleich wieder unten und dann gehst du beim Drachen nur einmal fliegen. Und so ruhig und meditativ sollte auch das Parkleiten sein, aber natürlich in der Schulung müssen die Schüler Routine bekommen und die Routine bekommt man nur durch Starts. Und deswegen schaut man natürlich in der Schulung, dass ein bisschen was weitergeht, wenn das Wetter mal passt, dass der viele Starts schafft, nicht an einem Tag, aber doch, wenn er reinkommt, mehrere Starts. Und nachher sollte sich das eher in Richtung Ruhe befinden, dass sie mal vom Stress vom Beruf auch runterkommen. Deswegen machen es auch viele Leute, wenn sie im Beruf einen Stress haben oder zu Hause und dann bringt es natürlich nichts, wenn sie drei-, viermal auf Druck runterkommen.

[00:17:34] Dann reicht ein schöner Flug und die Sache hat sich erledigt.

[00:17:38] **Lucian Haas:** Siehst du denn, dass viele Piloten überhaupt dahin kommen, dass sie sagen, ich betreibe das Fliegen in der Form, dass ich es wirklich als

[00:17:47] kontemplative, ruhige, zur Ruhe kommen mache? Oder ist eigentlich der Leistungsgedanke viel zu weit noch verbreitet?

[00:17:53] **Daniela Altmann:** Ja, da ich speziell in Hinterstow da schaue, dass alle Piloten gleich sind, gibt es da keinen Leistungsgedanken. Also es wird nie einer irgendwie schief angeschaut, weil er jetzt zehn Jahre noch keine Strecke geflogen ist. Und das zählt auch nicht. Das muss jeder für sich selber ausmachen, was ihm Spaß macht. Und damit ist jetzt eigentlich kein Druck da, weder bei den Piloten, noch bei mir, noch bei den Schülern. Und wenn einer nur runterkommt, oder sich zurück begleitet und keine Ambitionen hat zum Streckenfliegen, ist das auch okay.

[00:18:19] **Lucian Haas:** Und wenn du die Gäste siehst, die hier hinkommen, also die jetzt nicht bei dir lernen und vielleicht auch deine Philosophie des Fliegens natürlich auch irgendwie, man wird ja auch von seinem Fluglehrer auf gewisse Weise geprägt, wahrscheinlich, dass sich das dann überträgt. Aber wenn du sagst, es kommen auch Gäste hierher, die dann zum ersten Mal in Hinterstow da fliegen, kriegst du damit, dass die eine andere Haltung haben?

[00:18:42] **Daniela Altmann:** Andere Haltung jetzt nicht, aber ich verstehe es natürlich, wenn man eine Woche Urlaub hat und man ist in einem Fluggebiet, dann ist natürlich vorrangig Fliegen und nicht vorrangig Wandern gehen oder

Städte anschauen, aber trotzdem, es hilft nichts. Man kann nur fliegen, wenn Flugwetter ist und es ist kein Druck, aber das Verständnis ist da, wenn ich einen Flugurlaub mache, dann möchte ich fliegen. Ich meine, ich fahre auch oft irgendwo hin, Lanzarote, Teneriffa und wenn es halt nicht zum Fliegen geht, dann schaue ich mal die Kakteenplantage an oder tue Weinkosten oder schaue Cochenillläuse an. Aber wenn Flugwetter ist, dann wollen die fliegen. Und das verstehe ich natürlich. Aber dass jetzt ein Druck ist, wie lang und wie weit jemand fliegt, das sollte natürlich nicht sein.

[00:19:22] **Lucian Haas:** Gibt es solche Sachen wie XContest und der VXC für die deutschen Piloten und sowas? Erlebst du das, dass auch in deinen, ich weiß nicht, wie du deine Flugschule da prägt, aber dass die vielleicht zu sehr auch auf sowas schielen und immer gucken und so sagen, aber ich habe hier schon und so und so viele Punkte oder sonst was erwischt?

[00:19:44] **Daniela Altmann:** Das ist bei mir in der Flugschule eigentlich gar nicht der Fall. Ich habe nicht einmal ein gescheites GPS-Vario, weil es mich überhaupt nicht interessiert. Also es kann piepsen, das reicht. Und natürlich entwickeln sich dann die Schüler und es bilden sich Grüppchen. Aber es ist nicht so, dass ich jemanden jetzt unbedingt in der Richtung dann fortbilde. Wir haben schon Thermikkurse und Streckenkurse oder Groundhandlingkurse. Aber bei uns trennt sich das Ganze dann. Also der eine wird eher Bergsteiger, hat auch eine Bergsteigerausrüstung und legt eher Wert drauf und die Streckenpiloten untereinander bei uns, die kommunizieren eh untereinander und tauschen sich aus. Aber es ist eine ganz andere Gruppe dann praktisch.

[00:20:27] **Lucian Haas:** Fliegen die denn, die Streckenpiloten, auch viel ab Hintersturde oder suchen sich dann eher noch andere Startplätze, wo Sie sagen, da geht es viel besser zum Streckenfliegen?

[00:20:36] **Daniela Altmann:** Ja, das ist jahreszeitlich bedingt. Also im Frühjahr ist sicher Micheldorf und Sender besser, weil es nicht so feucht ist. Die Basis ist auch draußen, in Windisch Gersten oft etwas höher, um 200 Meter. Also Streckenflugberg ist draußen in Windisch Gersten sicher sehr gut da. Aber umso älter das Jahr wird, umso höher musst du rauf, um einen thermischen Anschluss zu bekommen. Dann ist Micheldorf irgendwann mal streckenmäßig tot, weil da bist du nicht sehr hoch. Der Sender in Windisch Gersten ist nicht ganz auf 1300 und da wird es halt auch schon eng. Und in Hintersturde haben wir nicht nur die 1850 Höhenmeter, sondern auch enge Täler mit schroffen Felsen und gute Thermik. Also wir fliegen in Hintersturde das ganze Jahr fast thermisch. Auch im Dezember kann es thermisch fliegen. Und die Streckensaison beginnt bei uns eigentlich schon im Februar in Hintersturde.

[00:21:26] Aber es hat alles Vor- und Nachteile. Hohe Berge, viel Schnee, viel Feuchtigkeit, Wolkenbasis nicht so hoch. Und da haben wir also in unserer Gegend drei Fluggebiete zur Verfügung, auch Richtung Enztal ume, der Stoderzinken, die sicher zu einer bestimmten Jahreszeit bessere Streckenberge sind vom Wind als das Hintersturde. Und ein guter Pilot sucht sich halt dann immer den Berg aus, der dann für ihn passt.

[00:21:48] **Lucian Haas:** Hattest du eine Zeit, wo du selber auch sehr am Streckenfliegen interessiert warst oder war das gar nie so dein Ding?

[00:21:55] **Daniela Altmann:** Also beim Gleitschirmfliegen muss ich sagen, gar nie, weil ein Drachenflieger fürchtet sich unter dem Gleitschirm. Drachenfliegen habe ich leider gut angefangen, aber dann so Bewerbe oder Strecken ist dann liebesbedingt, sage ich mal, ein bisschen ins Wasser gefallen. Und ja, ich habe zwar schöne Flüge gehabt, aber so richtig Streckenwettbewerbe bin ich nicht geflogen mit dem Drachen. Und das große Manko war dann, das Drachenfliegen von der Schulung ist immer weniger geworden, das Gleitschirmfliegen immer mehr. Und wenn du einen Drachenflieger an den Gleitschirm hängst, so wie es halt damals war, das ist auf und nieder und nicht Gas geben können und nicht wissen, komme ich da hin. Also lange Zeit fühlt man sich nicht wohl als richtiger Drachenflieger unter dem Gleitschirm, unter dem schwappeligen Ding, wo keine Meter weitergehen, auf Deutsch gesagt.

[00:22:42] Aber es ist dann, mit den kleinen Schirmen, die es dann auch gegeben hat und mit dem Tandemfliegen ein bisschen mehr Druck in der Kappe, dann geht es schon.

[00:22:50] **Lucian Haas:** Wenn ich das jetzt so richtig raushöre, dann bist du aus dem Herzen heraus eigentlich schon noch Drachenfliegerin.

[00:22:54] **Daniela Altmann:** Richtig, aber schon lange nicht mehr Drachen geflogen. Auch die Drachenschulung hat dann ziemlich nachgelassen. Also in der ersten Zeit hatte ich noch immer Drachenschüler. Also von der Leidenschaft her, vom Fluggefühl her, vom Kraftaufwand ist natürlich Drachenfliegen ganz was anderes als Gleitschirmfliegen. Aber die Leichtigkeit, die Einfachheit und das, was heutzutage Gleitschirme schon können, hat sich natürlich total gewandelt. Also am Anfang waren es wirklich, darf ich sagen, Tüten, also Pillersackerl auf Deutsch gesagt. Aber jetzt kannst du zum Gleitschirm schon Fluggerät sagen. Und die Entwicklung ist nicht nur Richtung Leistung gegangen, auch Richtung Sicherheit. Und da hat natürlich der Gleitschirm schon seine Berechtigung. Weil die richtigen Drachenflieger fliegen März bis vielleicht noch August, September und dann wird es uninteressant. Und in dieser Zwischenzeit ist das Gleitschirmfliegen auch sehr schön.

[00:23:43] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, als Drachenflieger fühlst du dich unsicher unter dem Gleitschirm. Geht dir das heute noch so, dass du dich unter dem Gleitschirm manchmal unsicher fühlst, weil du denkst, das ist halt so eine wabbelige Tüte? Oder hat sich das eigentlich erfahrungsgemäß völlig gegeben?

[00:23:58] **Daniela Altmann:** Das hat sich dann über die Jahre und vor allem mit den besser werdenden, schnelleren Geräten gewandelt. Also ich fühle mich nicht unsicher unter dem Gerät. Aber so ein Drachen, wo du halt mal ein bisschen Gas geben kannst, wenn er leer ist, das ist halt einfach der Gleitschirm nicht. Aber über die Jahre fühle ich mich schon sicher und es macht auch Spaß. Aber ich habe viel Umschulungen gehabt. Also von einem Drachenflieger auf einen Gleitschirmpiloten, da tust du als Fluglehrer fast schwerer, als wenn ein Fußgänger kommt. Weil es ja total was anderes ist. Ein Drachenflieger macht einen Schritt und das muss passen. Der muss Gas geben. Ein Drachenflieger schaut nicht auf und schaut nach dem Schirm. Und wenn irgendwo leer ist oder Turbulenz ist, dann gibst du Gas. Er muss Gas geben. Also eigentlich Kontro zum Paragleiten und das merkst du dann in der Schulung schon.

[00:24:44] Und einfach die Aussage, ich bin ein Drachenflieger, kriege ich einen Rabatt? Dann sage ich meistens, nein, du zahlst 50 Euro mehr.

[00:24:50] **Lucian Haas:** Weil es auch länger dauert, bis du ihn so weit hast, oder?

[00:24:53] **Daniela Altmann:** Ja, weil er auch beim Lenken, ein Drachenflieger muss ja dann gegensteuern. Also der steuert, lässt aus, steuert gegen, steuert wieder. Also es ist wirklich ganz anders, als wenn du dann Fußgänger schulst und dann muss er das mal vom Drachen fliegen. Wenn er ein guter Drachenflieger war, das rausbekommen, weil es ja ganz was anderes ist. Und umgekehrt ist dasselbe. Ein Paragleiter, dass er sich mal nach vorne bewegt, vor das Trapez geht, Gas gibt, obwohl die Grasnarbe da ist und wenn es kritisch wird, noch mal Gas geben muss, weil sonst kann er nicht lenken. Also es ist auch wieder ganz was anderes. Du kannst beim Drachenfliegen nicht raufschauen und einen Kontrollblick machen. Oder wenn es irgendwie turbulent wird, stützen wir den Schirm und der Drachen gibt Gas. Und deswegen habe ich mit der Umschulerei eigentlich mehr Arbeit, als wenn jemand frisch kommt.

[00:25:37] **Lucian Haas:** Gibt es denn Sachen, wo du sagen würdest, da würde man also als Gleitschirmflieger profitieren, wenn man ein bisschen Drachenwissen hat?

[00:25:45] **Daniela Altmann:** Was man in der Schulung merkt ist, wenn es nachher um die Höhe, um das Thermikfliegen geht, sind die dann wieder besser dran. Also von der Umschulerei ist eigentlich das Problem das Starten und das Landen. In der Luft dann die Thermik, das Einkurbeln, das Kreisen, das kann er dann. Das ist dann nicht mehr so schlimm. Aber wenn es dann am Übungssang ist, da ist halt, oder auch Landeinteilung ist dann auch kein Problem. Aber die Starterei ist halt schon schwierig. Das ist schwierig dann zum Umschulen.

[00:26:13] **Lucian Haas:** Hast du auch schon mal Leute von Gleitschirm auf Drachen umgeschult? Ja, habe ich auch schon. Gibt es da auch Schwierigkeiten?

[00:26:20] **Daniela Altmann:** Habe ich gerade gesagt, dasselbe. Also vom Gleitschirm auf Drachen, der bleibt immer hinter dem Trapez. Der geht nie mit dem Schwerpunkt nach vorne. Der bleibt oft in der Kurve so lange drauf, bis er einschlägt, anstatt dass er wieder auspendelt. Also es hat keinen Vorteil beim Umschulen, dass man das andere Gerät kennt. Der einzige Vorteil ist, dann in der Höhe, dass er keine Angst vor der Höhe hat und beim Thermikfliegen sich leichter tut.

[00:26:45] **Lucian Haas:** Weil man schon die Luftströmung so ungefähr kennt und weiß, wie sich eine Thermik anfühlt, wenn man da reinfliegt und sowas. Wie ist das Thermikfliegen im Hinterstoder? Gibt es da Besonderheiten?

[00:26:55] **Daniela Altmann:** Es gibt Monate, da sagen wir, es fliegen Kühltische. Da brauchst du kein Vario.

[00:27:01] Und Hinterstoder geht immer gut thermisch, wenn die Sonne heraus ist. Anspruchsvoller ist Micheldorf. Da ist es niedriger. Da muss gleich einmal ganz vorsichtig mit einem Vario was suchen, damit du überhaupt draufkommst, weil sonst stehst du gleich am Landeplatz. Und in Hinterstoder gibt es Leute, die fliegen extra um die Thermik herum, weil sie einer zu stark ist. Aber die Thermik kannst du in Hinterstoder im März bis Juli als stark bezeichnen. Eng und ruppig. Und im Laufe des Jahres wird es immer großflächiger, weicher und geht eigentlich bis in den Dezember butterweich rein. Also die schönsten, ruhigsten Flüge hat man entweder am Abend oder dann im Sommer ab. Oktober, September, Oktober.

[00:27:43] **Lucian Haas:** Warum ist es hier so stark thermisch?

[00:27:45] **Daniela Altmann:** Ja, weil... Wie erklärst du das? Wenn du dir die Berge anschaut, da hinten die Felsen, hochalpines Gelände, hohe Berge und ein sich enges, schließendes Tal, was hinten aufsteigt. Und alles, was aus Thermik raufkommt, ist herunter. Aus den Tälern wird nachgesaugt. Und also sieben, acht Meter Bärte sind normal bei uns.

[00:28:05] **Lucian Haas:** Normal? Normal. Wie machst du das dann mit den Flugschülern?

[00:28:08] **Daniela Altmann:** In der Früh fliegen und die Thermik auslassen. Es gibt Wetterlagen, sehr starke Hochdrucklagen oder Wetterlagen, wo es einfach schon tagelang am Landeplatz und am Startplatz gleich warm ist oder fast kein Unterschied ist. Dann werden wir auch nicht sehr viel Thermik erwarten können. Und ansonsten haben die Schüler ein, zwei Flüge Vormittag. Da musst du eben mit einer Gruppe schon Gas geben, dass der Letzte nicht zu viel Thermik hat. Dann gibt es... Entweder fahren sie dann heim oder es gibt eine längere Pause. Dann wird mit der letzten Bahn aufgeföhren und ein schöner Abendflug gemacht. Also in dieser Haupt Thermik-Zeit, ich sage mal je nach Jahreszeit, ab 12 bis um 4 haben wir eigentlich keine Schüler in der Luft.

[00:28:47] **Lucian Haas:** Und Tandems? Machst du die dann trotzdem?

[00:28:50] **Daniela Altmann:** Tandempiloten habe ich Gott sei Dank sehr gute, routinierte, alte Piloten. Ein, zwei jüngere. Aber meine Tandempiloten fliegen nicht hauptsächlich fürs Geld, also nicht auf Druck. Und da muss man sich ja keine Sorgen machen, wenn ein Tandempilot rausschickt. Er kann das selber beurteilen. Und in Hinterstoder hat jeder Passagier einen schönen Flug. 1200 Höhenmeter geben eh aus. Das Panorama ist schön. Und wenn ein bisschen was geht, dann tut er natürlich gern etwas länger fliegen und aufkurbeln. Wir verlangen auch keinen Aufpreis, wenn wir länger fliegen. Wenn der Passagier sagt, er will runter, dann fliegt er halt runter. Aber ansonsten hat der Pilot genug Zeit, dass er sagt, okay, wir fliegen halt 45 Minuten oder eine Stunde oder eine halbe Stunde. Je nachdem, wie es geht. Man kann das nicht vorher buchen.

[00:29:35] **Lucian Haas:** Aber ist das nicht, wenn es so thermikkräftig ist, dass es den Mitfliegern dann eh relativ schnell schlecht wird oder sonst was?

[00:29:42] **Daniela Altmann:** Dann wird er einfach rausgeföhren, Talquerung gemacht. Vielleicht kann er drüben am Gegenberg, am Oettlberg, noch ein bisschen was erwischen. Er muss ja nicht mit Gewalt da drin einmal drum kurbeln. Also es entscheidet jeder Passagier. Aber wenn es recht ruppig ist, dann wird er einfach mal die Kante rausgeföhren und dann schaut er, ob er heraus noch ein bisschen was kriegt. Und sonst ist er auch 25 Minuten in der Luft. Also manchen reicht das wirklich ein ruhiger Flug. Da ist jeder Passagier anders. Und der Pilot, das ist seine Aufgabe, soll er einen Passagier mit Spaß vermitteln und nicht sich selber.

[00:30:12] **Lucian Haas:** Was hast du denn gerade auch von Hinterstoder selber? Gibt es da irgendwie bestimmte Flüge, wo du sagst, an den kann ich mich noch super daran erinnern, weil das irgendwie ein ganz besonderer Moment für dich auch dann war?

[00:30:24] **Daniela Altmann:** Ich kann eigentlich nur sagen, ich fliege schon lang, aber es ist jeder Flug anders. Es ist jeder Passagier oder es ist immer irgendwas anderes. Es wird mir nie langweilig. Und natürlich gibt es auch einen

schönen Herbstflug, der ruhig ist. Und ich bin sowieso eher jemand, der gerne die Flaschen nach der Flasche ruhige Thermik, da wo alle, möchte gern, Entschuldigung, Streckenpiloten mit zwei GPS und mit Orinalkondom unten stehen und die Dani kratzt noch so ein bisschen vorsichtig rundherum. Aber natürlich gibt es auch Tage, da wo du denkst, boah, das ist ja schon richtig knackig. Und dann hältst dich um am Hang und hoffst, dass der Passagier, dass der das aushält. Wenn der Wind sagt, dann am Landeplatz nicht so steht, sondern so steht, dann überlegst du einmal kurz. Aber es ist jetzt kein Flug da gewesen, wo ich jetzt Angst gehabt hätte oder nicht am Plan B oder sonst was, aber von extremer Thermik mit butterweicher, flacher Herbstthermik oder wo sich die Bäume verfärben.

[00:31:17] Der Winter ist sehr schön. Also ich kann jetzt nicht sagen, dass irgendein spezieller Flug, ich habe noch nie einen Crash oder Baumlandung in der Richtung gehabt. Das heißt, ich habe jetzt keinen Flug in der Erfahrung im Gedächtnis, sondern es gibt einfach nur schöne Eindrücke und natürlich nette Passagiere, die ja Freude haben oder coole junge Leute, die was dreimal machen und am Helm klopfen muss, ob es ihnen gefällt. Aber von den Emotionen ist halt das Tandempfliegen sehr schön. Oder auch die Schüler, wenn die runterlanden beim ersten Höhenflug, hast du die gestern glaube ich mitgegeben. Die haben einen Grinser drauf, die freuen sich und so soll es eigentlich sein.

[00:31:54] **Lucian Haas:** Von dem, was du gerade gesagt hast, die großen Streckenflieger mit ihren Originalkonditionen und so, die sind dann schon gelandet und du hältst dich noch. Was ist dein Trick dabei, dich in schwacher Thermik gut halten zu können?

[00:32:07] **Daniela Altmann:** Das Zupfen am Hintern. Also im Endeffekt oder einfach mal ein bisschen suchen und schauen und nicht erzwingen wollen. Wenn es nicht geht, geht es nicht. Und wenn es geht, dann kratzt es halt so ein bisschen einmal drum und das macht eigentlich dann fast mehr Spaß, als wie ich vorher gesagt habe, wenn Kühltische fliegen, weil dann kommt jeder rauf.

[00:32:25] **Lucian Haas:** Aber hast du auch irgendwelche speziellen Techniken, wo du sagst, ah, ich lege auch mal das Gewicht nach außen und irgendwie so diese geheimen Sachen, was heißt geheim, aber wo manche Leute sagen, ja, da gibt es noch die besonderen Tricks und so. Und sonstiges? Es

[00:32:39] **Daniela Altmann:** gibt keine Tricks. Ich meine, man muss einfach mal schauen, was man für ein Gerät fliegt, wie viele Kurven sinken. Das kann schon sein, dass man, wenn man sich reinlegt, auf der anderen Seite ein bisschen stützen muss. Es gibt Schirme, die eigentlich beim, wenn du es außen auslässt, in die Thermik reinziehen. Ich meine, das muss jeder für sich auch vom Gurtzeug selber entscheiden und seine Technik finden. Und das ist ja das Schöne, dass nicht immer alles gleich ist. Also jetzt da irgendwas zu erfinden, wie ich besser oder rechts rum oder links rum rein drehe, das ist einfach, wie sage ich mal, ein Ohrring-Gefühl. Das musst du einfach vor Ort selber machen. Und jeder hat einen anderen Schirm, jeder hat ein anderes Gurtzeug, eine andere Lieblingsseite. Und damit ist die Diskussion da eh sinnlos.

[00:33:20] **Lucian Haas:** Das heißt, du bist für dich auch eher, was heißt eher, aber du bist für, eine Bauchfliegerin, wenn man das so sagen kann. Also ich unterscheide immer so, es gibt so die Kopfflieger, die versuchen alles zu erklären und eine Theorie zu finden und da und deswegen da so. Und dann gibt es die anderen, die gehen irgendwie an den Berg und halten ihre Nase meinen Weg in den Wind und sagen so, heute fliegt es und dann gehen sie raus und dann fliegen sie auch super. Und wenn du dann fragst, warum ist bis jetzt da und dann sagst du, ja, ja, weil es war doch klar, da vorne geht es hoch. Aber du sagst ja, aber warum? Dann können sie es dir nicht erklären, weil es klar ist, weil sie sagen, die Nase hat doch gesagt, da vorne geht es hoch.

[00:33:56] **Daniela Altmann:** Ich glaube, ich gehöre eher da dazu. Nein, ich habe, wie gesagt, ich kann jetzt jemandem nicht einmal ein topmodernes GPS erklären, weil ich brauche das nicht. Also ich bin auch keine Fliegerin, die sich dann nachher den Flug anschaut, wie hoch und wo habe ich gekurbelt und, und, und. Also das sind dann wieder Spezialisten, die Zeit haben und sich damit auch beschäftigen. Aber ich bin eher Bauchflieger und manchmal fliege ich auch ganz ohne Ware und gehe genauso rauf, zumindest den Hinterstoder. Und damit, ja, bin ich jetzt von dieser Kategorie ein bisschen entfernt. Also ich würde sagen, raufgehen, schauen, Wind anschauen, wo kommt er her, Sonnenstand anschauen, Jahreszeit berücksichtigen, Feuchtigkeit berücksichtigen und dann einmal versuchen und schauen und dann planen.

[00:34:41] Kann gut gehen, kann schief gehen, dann probieren wir es halt noch einmal.

[00:34:44] **Lucian Haas:** Aber du guckst schon jeden Morgen auch im Internet ins Wetter?

[00:34:48] **Daniela Altmann:** Das muss aber eh jeder Pilot, weil sonst würde man ja nicht fliegen gehen. Also das erste ist die Bodenwetterkarte, dann natürlich die Windverhältnisse und dann schaut man auch, wie die letzten Tage waren, was dann wettertechnisch von der Bodenwetterkarte die nächsten Tage daherkommt und danach macht man sich seinen Plan. Wichtig ist, dass ich immer informiert fliegen gehe und nicht sage, die anderen gehen fliegen, ich gehe auch fliegen und sich sein Risiko selber aussucht. Weil nach einer sehr starken Abkühlung oder Kaltfront rufen mich oft die Schüler schon an und sagen, morgen wird es schön, morgen gehen wir fliegen. Nein, tut mir leid, morgen gehen wir nach der Rückseite nicht fliegen. Weil da warten wir noch ein bisschen. Weil es

[00:35:25] **Lucian Haas:** zu aktiv ist

[00:35:27] **Daniela Altmann:** und zu thermisch ist. Und der andere Streckenpilot sagt, Chef, es regnet, morgen brauche ich Urlaub, da ist Rückseite, da gehe ich fliegen. Und so muss halt jeder seine Grenzen selber ein bisschen anschauen, was ihm Spaß macht.

[00:35:41] **Lucian Haas:** Was wäre, könntest du dir das vorstellen, wenn du nicht mehr fliegen könntest?

[00:35:47] **Daniela Altmann:** Es gibt andere schöne Sportarten auch, aber ich könnte mir jetzt nicht vorstellen, ich fliege zwar oft nicht viel in der Saison oder komme als Fluglehrer nicht mehr so viel, aber ich habe zum Beispiel immer noch meinen Drachen liegen. Also ich gebe auch meinen Drachen, meinen Gurtzeug nicht her. Also die Möglichkeit fliegen zu gehen ist da und auch mit dem Gleitschirm. Also ich habe immer irgendwo einen Schirm liegen, der dann für mein Gewicht passt. Und ich könnte mir es jetzt nicht vorstellen, da müsste schon körperlich irgendwas sein, dass ich nicht mehr fliegen kann.

[00:36:16] **Lucian Haas:** Was würde dir fehlen?

[00:36:18] **Daniela Altmann:** Am Fliegen.

[00:36:21] Eigentlich die Ruhe und das Obensein und das Freisein. Wie gesagt, mir würde jetzt nicht fehlen, dass ich nachher sagen kann, boah, ich bin da und da hingeflogen, sondern einfach, dass ich am Berg gehen kann und ein bisschen schauen und runterfliegen kann.

[00:36:35] **Lucian Haas:** Ganz selbstbestimmt in dem Moment einfach nur du sein.

[00:36:38] **Daniela Altmann:** Nur ich und geht es ein bisschen rauf ist gut, ist ein ruhiger, schöner Gleitflug im Herbst ist genauso schön. Das reicht eigentlich vom Fliegen her.

[00:36:46] **Lucian Haas:** Gut Dani, dann wünsche ich mal, dass du noch viele von diesen schönen Flügen hast.

[00:36:49] **Daniela Altmann:** Ja, ein gewisses Alter habe ich schon, aber ich glaube, ein paar Jährchen mache ich es schon noch. Das

[00:36:54] **Lucian Haas:** Fliegen. Das ist ja auch das Schöne am Fliegen, dass man eigentlich relativ lang fliegen kann.

[00:36:58] **Daniela Altmann:** Ja, man muss jetzt sagen, also wir sehen oft die Frühpensionisten als Schüler die Liebsten, weil erstens haben sie Zeit, zweitens haben sie Geld und drittens haben sie kaputte Knie. Die wollen nicht mehr runtergehen vom Berg. Und dann ist die Schulung schon viel entspannter, weil er hat einfach keinen Stress, ob er das jetzt in einer Woche, zwei Wochen oder in zwei Monaten macht. Und da sind wir dann eigentlich die liebsten Schüler.

[00:37:17] **Lucian Haas:** Ich habe von, ich weiß gar nicht mehr, das war von einer Flugschule mal gelesen, die machen immer einmal im Jahr eine Flugreise, speziell für ich glaube Ü65 oder so was. Und wo der Fluglehrer auch gesagt hat, es ist die entspannteste Reise von allen, weil die wollen alle nur einmal am Tag einen schönen Flug irgendwie machen, werden alle gut drauf und

[00:37:38] **Daniela Altmann:** dann ist es

[00:37:38] **Lucian Haas:** und werden mit ihrem Einflug dann auch vollkommen zufrieden und keiner wird dann sagen aber es war nicht oder ich war zu früh unten oder sonst was, weil die alle eh nicht länger als eine Stunde fliegen und die dann wirklich sagen, diese Art von Flugreise ist in die Liebsten. Also scheint ja diese Art von Flugschule auch die Liebsten zu sein.

[00:37:55] **Daniela Altmann:** Man muss einfach bei der Schulung das Gas rausnehmen. Ich meine, der Kurs wird bezahlt. Der Kurs ist egal bei uns, wie lange er dauert. Und wie gesagt, wenn ich Glück habe, dann lassen wir die Leute oft trotzdem noch mal kommen, obwohl es eigentlich in der Woche ihre Höhe ist. Weil wir ja die schönen Flüge haben. Und nach dem Kurs sind sie eh irgendwie bei uns in der Großfamilie hinter der Schule eingebunden und sind nicht ganz allein. Das passt ganz gut. Und wenn er halt länger braucht, braucht er halt länger. Aber oft kommt ja der Stress vom Schüler selber, dass er jetzt sagt, ich habe jetzt den Kurs und dann habe ich keine Zeit. Und da sage ich meistens, wenn du danach keine Zeit mehr hast, hast du auch keine Zeit zum Fliegen. Also es ist eh schon egal, wann er den fertig macht. Und ich glaube, es ist auch beruflich oft so, wenn man mal den Stress und das Sein-Muss rausnimmt, dann rennt es eigentlich nicht mehr rein.

[00:38:38] **Lucian Haas:** Was war dein bisher ältester Flugschüler, den du hier so hattest?

[00:38:43] **Daniela Altmann:** Über 70. Und man muss natürlich als Pilot, es kommt jetzt darauf an, also wir haben ältere Piloten, die wirklich fit sind, auch geistig fit sind und körperlich fit sind. Aber es kann auch passieren, dass ein Pilot erst fit ist in dem Alter und dann vielleicht zwei Jahre später geistig nicht mehr so drauf ist. Es gehört auch zur Verantwortung vom Fluglehrer, dass man einem sagt, der Sport ist nichts für dich. Weil nach der Schulung ist er ja dann allein und kann sich auch wehtun. Manche sind dann eh so vernünftig und merken dann, obwohl sie vielleicht vorher schon ein bisschen geflogen sind, dass es dann nicht mehr der richtige Sport ist. Einfach von der Konzentration, Leinen sortieren, von der Reaktion her. Und ansonsten haben wir jetzt eigentlich keinen sehr alten Flieger, der jetzt über 80 oder 85 ist.

[00:39:31] Also ein Pilot, der letztes Mal in Micheldorf auch geflogen ist, der wird jetzt dann in zwei Jahren 80 und er sagt, wenn ich 80 bin, dann höre ich auf, weil einfach das Starten, das alles nicht mehr so funktioniert. Aber in der Schulung, solange er rüstig ist, schaut man sich das am Übungshang an und dann muss halt der Fluglehrer entscheiden, ob das dann ein Sport ist, weil er steht dann auch allein am Berg.

[00:39:54] **Lucian Haas:** Wie häufig ist dir schon vorgekommen, dass du Leuten wirklich dann gesagt hast, nee, ich lasse es lieber?

[00:40:00] **Daniela Altmann:** Es kommt immer wieder vor, es ist aber nicht altersabhängig. Das spielt keine Rolle.

[00:40:04] **Lucian Haas:** Also es gibt auch 30-Jährige, die so ungeschickt sind, wo du sagst, die Fliegerei ist nichts für dich. Nein, das hat nichts

[00:40:09] **Daniela Altmann:** mit ungeschickt zu tun, aber wenn ich mich nicht wohlfühle in der Luft, dann brauche ich nicht 1200 Höhenmeter fliegen. Also wenn ich schon merke, da ist ein bisschen Angst, ich meine Respekt ist immer gut, aber Angst dabei oder ich sage jetzt nicht speziell die Frau oder der Mann fliegt nur, weil die Frau fliegt, das bringt alles nichts. Wenn der keinen Spaß hat oben, dann ist es gescheiter, ich sage immer, geht tauchen, ist auch ein schöner Sport.

[00:40:32] **Lucian Haas:** Nun machst du die Flugschule alleine, als Frau, merkst du, dass du als Frauenrolle anders von den Flugschülern oder sowas wahrgenommen wirst, als du vielleicht gesehen hast in anderen Flugschulen, wo ein Mann als Fluglehrer da steht, macht das einen Unterschied?

[00:40:47] **Daniela Altmann:** Es hat immer auch Vorteile gehabt. Als junge Fesche ist mir immer gleich geholfen worden, dann habe ich so zwischendrin eine blöde Zeit gehabt, da war ich so nicht mehr jung und noch nicht alt, da war es dann schwierig mit den Helfern, aber jetzt bin ich schon so alt, jetzt heißt es immer, der alten Dani hilft mir natürlich, also hat alles seine Vorteile, aber, wir machen ja auch beim Kurs keinen Unterschied, ob das ein Mann oder eine Frau ist, also ich glaube nicht, dass Paragliden so ist, dass Frauen einen Rabatt kriegen sollten, es ist ein ebenwürdiger Sport für beide, dass ja eher sogar die Frauen vielleicht gefühlsmäßig besser dran sind und damit sehe ich jetzt auch keinen Unterschied, ich gebe dann eh meistens Gas und ich habe jetzt noch keinen Schüler gehabt, der mit der Autorität ein

Problem gehabt hat, dass ich eine Frau bin, weil ich sage immer, wenn er nicht folgt, dann tut er sich weh, nicht ich.

[00:41:35] Das ist ganz einfach und jetzt kommt natürlich die Jugend nach, die Nina hast kennengelernt, aber sonst habe ich hauptsächlich Tandempiloten und Fluglehrer, also in der Branche sind bei uns jetzt in Österreich Frauen noch ein bisschen seltener wie in Deutschland.

[00:41:49] **Lucian Haas:** Siehst du denn gerade über die langen Jahre, dass du siehst, die Art, wie sich Flugschüler verhalten oder hat sich das verändert über die Jahre ein bisschen, also was für, also wie die da dran gehen oder sich auch gegenseitig helfen oder sonst was, dass es vielleicht eine Weile gab, wo du sagst, da sind hauptsächlich Individualisten gekommen und jetzt kommen wieder mehr Leute, die auch sagen, ah wir wollen auch Hike and Fly machen und als Gruppe zusammen fliegen und wir verstehen uns da ein bisschen anders als Flieger?

[00:42:16] **Daniela Altmann:** Na man hat, am Anfang war die Flugschule noch kleiner, da war es eher wie ein Club, dann hat es schon jetzt so, ich sage jetzt mal 2017 oder 18, 19 so ein bisschen Leute gegeben in einem bestimmten Alter, die sehr auf sich bezogen waren, also ich gehe da fliegen und wenn ich dann nicht mehr fliegen gehen darf, weil ich halt irgendwie Flugverbotszonen nicht einhalte, dann kann es natürlich sein, dass die einfach gesagt haben, ja wenn ich dann nicht mehr fliegen gehe, gehe woanders fliegen oder so quasi räumen wir mal deinen Schirm weg, jetzt möchte ich starten. Jetzt kommt wieder eine Generation nach, seit ein paar Jahren, die wieder mehr aufeinander schauen, mehr Rücksicht nehmen und auch das Hirn ein bisschen einschalten, dass vielleicht auch die jungen Leute irgendwann einmal das Fluggebiet noch nutzen wollen und nicht nur an sich denken, sondern ich werde auch in ein paar Jahren vielleicht nicht mehr fliegen, aber das Gelände und das Gebiet soll ja für die Nachflieger auch erhalten werden und die Möglichkeit auf den Berg rauf zu gehen und einfach runter zu fliegen irgendwo, was glaube ich in Deutschland nicht so einfach ist, das Hike and Fly.

[00:43:16] **Lucian Haas:** Ne, da gibt es nur festgelegte Startplätze von dem Entscheid. Und wenn wir

[00:43:19] **Daniela Altmann:** nicht aufpassen, dann werden wir auch irgendwann einmal das Problem kriegen, dass die Grundstückseigentümer oder Befugungsberechtigte sagen, hier kein Paraglider. Und das liegt aber nicht nur an dem Paraglider, sondern es liegt an allen Nutzern des Waldes, weil wir werden immer mehr. Aber der Wald bleibt gleich groß. Also es werden mehr Mountainbikefahrer, es werden mehr Skitourgeher, es werden mehr Paraglider. Es wird für die Tiere und für den Wald nicht einfacher und wenn nicht jeder ein bisschen Rücksicht auf den anderen nimmt, dann wird das bald nicht mehr gehen. Und jeder darauf achtet, was der andere braucht. Denn ein Paraglider sollte sich vielleicht mal interessieren, was ein Jäger braucht. Was das heißt, wenn wir am Oettlberg fliegen und die Tiere kommen um eine Stunde spät zur Fütterung runter.

[00:44:04] Oder im Winter müssen die Viecher aufstehen, weil ein Paraglider drüberfliegt und sie fotografieren will. Oder auch unsere Flugverbotszone ist ja keine offizielle, sondern aufgrund von der Jagd und von den, wo die Viecher drinstehen, da muss ich halt in der wichtigen Zeit im Herbst, wo es eh um nichts mehr geht, streckenmäßig ein bisschen Rücksicht nehmen und vielleicht auf zehn Minuten Flug verzichten. Und dann würde das Ganze funktionieren.

[00:44:28] **Lucian Haas:** Du hast gerade gesagt, du hast so den Eindruck, dass die neue Generation jetzt insgesamt da schon ein bisschen rücksichtsvoller damit umgeht. Woran liegt das?

[00:44:37] **Daniela Altmann:** Ich glaube, es liegt auch an der Flugschule und vor allem auch an den jungen Leuten, dass die wieder hilfsbereiter sind. Und auch vielleicht einer, der ein bisschen mehr Flüge hat, auf einen, der weniger Flüge hat, wieder ein bisschen mehr schaut. Also wir versuchen das auch so beizubringen, dass wenn einer aus der Schulung draußen ist, dann sage ich, passt schon, da gehe ich mit dem mit. Und der schaut ein bisschen am Start, dass man wieder das Verständnis kriegt, dass man nicht da oben allein ist, sondern dass man eh eine Gemeinschaft ist. Ich sage immer, schau, dass er gut rauskommt. Weil wenn er im Baum hängt, das dauert viel länger, den rauszuholen, als wenn du ihm beim Starten hilfst. Das kommt jetzt wieder und es wird auch wieder besser. Und ich glaube, in Hinterstadt ist es eh so, dass jeder auf den anderen ein bisschen schaut.

[00:45:15] **Lucian Haas:** Gut, Dani. Ich danke dir fürs Gespräch und für die Erzählung.

[00:45:20] **Daniela Altmann:** Ja, wir sind vielleicht ein bisschen eine andere Flugschule und haben jetzt nicht so den Drang nach Streckenausbildung. Also der Schwerpunkt liegt nicht da drauf. Ich sage immer, das entwickelt sich eh von alleine. Welche Richtung, dass er geht. Und das funktioniert auch ganz gut. Wichtig ist, dass man Spaß hat und sicher unterwegs ist und die Augen offen hält und vielleicht auch einem anderen Piloten sagt, du, das ist jetzt nicht so gut, was du da machst. Und das ist wichtig, dass die Leute wieder ein bisschen zusammenhelfen. Denn Paragliden war immer oder ist vielleicht ein Sport, den man allein betreiben kann. Und Drachenfliegen war immer ein Teamsport. Du bist als Drachenflieger selten allein irgendwo auf dem Berg und selten beim Rückholen allein. Und das kommt ein bisschen vom Drachenfliegen. Das ist schön, wenn die Paraglider nicht nur immer ganz allein irgendwo rumrennen.

[00:46:05] **Lucian Haas:** Das wäre dann jetzt vielleicht ein Teil, wo man sagt, da kann man wirklich als Gleitschirmflieger etwas von den Drachenfliegern lernen.

[00:46:11] **Daniela Altmann:** Man kann immer was von den Drachenfliegern lernen.

[00:46:15] **Lucian Haas:** Vorhin hatten wir ja schon mal darüber gesprochen, was man da vielleicht vom Fliegen her, ob man da was von lernen kann oder sonst was. Aber das wäre jetzt etwas, wo du sagst, von der Einstellungsseite her ist es auf jeden Fall etwas, wo die Drachenflieger vielleicht dadurch, dass man mehr aufeinander achtet und Einhängenprobe zusammen macht und sonst was alles, wo man vielleicht als Gleitschirmflieger wirklich auch mehr aufeinander

[00:46:35] **Daniela Altmann:** achten und zusammenhalten kann. Und

[00:46:37] **Lucian Haas:** vor allem auch

[00:46:37] **Daniela Altmann:** die Ruhe. Weil wie gesagt, der Drachen, der hat sehr viele kleine Einzelteile und den baust du immer gleich auf. Du machst das über zehn Jahre immer gleich. Also da ist die Gefahr, dass man irgendwas vergisst, nicht so drin. Und beim Gleitschirmfliegen sind es halt sehr wenig Sachen. Aber da sollte man das auch immer gleich machen und schon ein bisschen auch sich Zeit lassen am Startplatz und schauen, dass das alles passt und auch ein bisschen zusammenhalten. Und dann kommen wir schon wieder Richtung Drachen. Die Gemeinschaft, wenn einer fehlt, ist bei uns auch üblich, wenn Leute in der Luft sind. Ich weiß, eigentlich sind alle da, aber der braucht halt auch fliegen. Dass wenn man zum Beispiel nicht am Landeplatz landet, dass man sich irgendwo meldet und sagt, ja, ich bin außen gelandet, ich gehe jetzt auf ein Bier. Und nicht, dass man einfach heimfährt und sagt, naja, irgendwo wird er schon sein. Und das sollte halt wieder so ein bisschen kommen.

[00:47:24] **Lucian Haas:** Möge dann dein Geist von deiner Flugschule sich noch weiter ausbreiten. Weil das ist, glaube ich, ein sehr, sehr schöner Ansatz. Danke dir dann. Bitte, gern.

[00:47:37] Das war die 87. Folge von Podz-Glitz mit Daniela Altmann. Wenn du mehr über die Flugmöglichkeiten in Hinterstoder und die Flugschule von Dani erfahren willst, so findest du in den Shownotes zu dieser Folge einige weiterführende Links. Die Shownotes stehen wie immer als Post auf meinem Gleitschirm-Blog Lu-Glitz. Die Adresse lautet www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz schreibt sich L-U minus G-L-I-D-Z.

[00:48:06] Podz-Glitz und Lu-Glitz, fallen übrigens nicht wie Manna vom Himmel. Damit sie erscheinen, stecke ich einiges an Zeit, Herzblut und Arbeit hinein. Professionelle Recherche, Redaktion, Aufnahme, Schnitt, Hosting und noch vieles mehr wollen dann auch irgendwie finanziert werden. Ich würde mich sehr freuen, wenn du dazu einen Beitrag leistest als Förderer. Wie das ganz einfach geht, erfährst du auf der Webseite des Blogs Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:48:36] Mein Name ist Lucian Haas. Die nächste Podcast-Folge ist schon in der Mache. Bis bald. Ciao.

English

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

Show notes

Daniela Altmann has been running a small flight school in Hinterstoder for 26 years. For her, it is not performance, but community that takes center stage.

Every flight area has its own character. And by that, I don't just mean the natural conditions, but also the flying community that gathers there. At some launch sites, it is always stressful and performance-oriented, while elsewhere everything feels relaxed and communal.

I had an experience of this second category when I recently spent a week in Hinterstoder in Austria. At the landing site, it soon became clear to me why. There I met Daniela Altmann.

She has been a flight instructor for 33 years and has already trained countless generations of pilots in Hinterstoder with her small local flight school. And I would say: you can tell. It is her spirit, her influence, that can be felt there.

When paragliding in Hinterstoder was at a standstill one afternoon due to overly turbulent high-altitude winds, I took the opportunity to record this 87th episode of Podz-Glidz with Dani. We had the conversation in front of the Flugschulhütte at the landing site. There, she told me her story.

In the beginning, there was kite flying, even before the paragliding craze. Later, it becomes clear that much of what Dani teaches her students today has to do with the somewhat different attitude of kite pilots towards flying.

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

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

Music for this episode:

Track: Snowy Peaks pt 1 | Artist: Chris Haugen

No Copyright Audio Library

Listen & Download: <https://www.youtube.com/watch?v=NHObHwtrWR0>

Daniela Altmann has been running a small flight school for 26 years. She does not focus on performance, but rather on the aviation community.

Links:

- www.fliegmit.at: <https://www.fliegmit.at>
- Flight area Hinterstoder (pdf): https://www.dropbox.com/s/lsf2knv7nkh033x/Paragleiten_Infofolder_100x210_2017_RZ.pdf?dl=0
- Startplatz Hinterstoder: https://www.dhv.de/db2/details.php?qi=glp_details&item=1379
- Bergbahn Hinterstoder: <https://skisport.com/Hinterstoder/de>

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/07/podz-glidz-87-hinterstoder.html>

Transcript

[00:00:10] **Daniela Altmann:** And even when we went to a mountain later, we had a glide ratio meter with us. We'd look from the top to see if it would work over the trees, if we could make it to the next meadow. The devices were already relatively small and light back then, right at the very beginning. But the problem was, we mostly went back down because we didn't make it across to the meadow. So glide ratios of two and a half, that was already quite good.

[00:00:47] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast.

[00:00:51] **Daniela Altmann:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Today with

[00:00:56] **Daniela Altmann:** Daniela Altmann.

[00:00:58] **Lucian Haas:** And I am Lucian Haas.

[00:01:06] Every flying area has its own character. And by that, I don't just mean the natural conditions, but also the flying community that gathers there. At some launch sites, it's always stressful and performance-oriented. Elsewhere, everything feels relaxed and communal. I had an experience of the latter category when I recently spent a week in Hinterstoder, Austria. At the landing field, it soon became clear to me why. That's where I met Daniela Altmann. She has been a flight instructor for 33 years and has already trained countless generations of pilots in Hinterstoder with her small local flight school. And I would say, you can tell. It's her spirit, her influence, that can be felt there. One afternoon, when flying in Hinterstoder was at a standstill due to overly turbulent high-altitude winds, I took the opportunity to use this 87.

[00:01:58] to record the Podz-Glitz episode with Dani. We had the conversation in front of the flight school hut at the landing field. There, she told me her story. In the beginning, there was hang gliding, even before the paraglider era. It becomes clear later that much of what Dani teaches her students today has to do with the slightly different attitude hang glider pilots have toward flying. By the way, the recording of the podcast was so spontaneous that I didn't have my usual professional equipment ready for the recording and had to improvise. With a few tricks during post-production, which also included filtering out occasionally distracting street noises, I was able to bring the audio quality up to a good listening level. However, I ask for your forgiveness this time for the minor compromises here and there.

[00:02:46] If you enjoy Podz-Glitz, please consider supporting my work as a patron. You can find out how to do that easily and without any obligation on the support page of my blog's website.

[00:03:02] Dani, how many years have you been a flight instructor now?

[00:03:07] **Daniela Altmann:** I haven't counted, but if I say since '89, you can do the math yourself.

[00:03:11] **Lucian Haas:** 89, 99, 2009, that would be 30, 33 years now.

[00:03:17] **Daniela Altmann:** Yes, but of course not with my own flight school; I did my training at other flight schools back then. So I was at the flight school Aufwind, I was in Vorarlberg at the Nedere, I was in Seefeld, still with Steger, Komet, if he still says anything. I was with Gasteiger and so I gathered a bit of experience. And yeah, as it turned out, it didn't work out with the love and I would have had to go back to my old job as a chemical laboratory technician in Munich, but I then decided that somehow that's not going to work anymore and looked into opening my own flight school, and I've had my own flight school since '96 in Hinterstoder.

[00:03:59] **Lucian Haas:** '96, so that's 89 started, so seven years later?

[00:04:05] **Daniela Altmann:** Well, the seven years don't count, because of my great love, I obviously took a break once and spent some time in America and some time in New Zealand, where we actually wanted to start a flight school. And it was just, once the money ran out, that it came about that one should open a flight school. But my boyfriend was a son of the trade and that didn't work out. And then the decision was made. Yes. I'm going back to Munich. I'm a Munich local or I'll start something of my own, and I succeeded at that, although Hinterstoder isn't very easy for a Munich local.

[00:04:41] **Lucian Haas:** Well, you've been doing this for exactly 33 years now, and from what I've seen of you, you're still putting your heart into it. How do you stay motivated as a flight instructor? How do you keep the fun in it, and keep

passing that on to others?

[00:04:56] **Daniela Altmann:** It doesn't always work out, but of course, you try to do things that are fun. And it's fun to teach someone to fly when you know for sure afterwards that they're going to become a pilot. So, not just some vacation activities, like going paragliding for a week—I did paragliding for about...—but really training people whom you then see again over the years, where some of my first students have now become my tandem pilots, my assistants, and good pilots. And that, of course, makes it fun.

[00:05:26] **Lucian Haas:** What makes a good pilot for you? A

[00:05:29] **Daniela Altmann:** A safe pilot is a good pilot. So, for me, good pilots aren't people who fly cross-country or competitions, but people who have fun flying, know their own limits, and the beauty of Hinterstoder or our area is that every pilot is seen as a pilot, even if they actually only take off, land, maybe buy a beer after landing, and enjoy flying, and if they only fly in the mornings in calm air—so they know their limits. And of course, there are very ambitious pilots who also flew along with us at our state championship, some of whom come from my flight school. But Akropiloten have also emerged from my flight school, but the path after training splits and everyone finds their own fun. Some go mountain soaring with us, others do Akrofliegen, the next ones fly competitions, and others simply enjoy a calm glide or a light thermals flight.

[00:06:21] **Lucian Haas:** During the season, how often do you still go flying yourself, or are you actually always the instructor?

[00:06:27] **Daniela Altmann:** The lot with being a flight instructor is that when the weather is nice for flying, you have very few helpers. I don't have any permanent staff; it's all self-employed, registered as self-employment. That means when the flying weather is really good, I'm usually the one standing at the practice slope or at the landing field. But in the off-season and the pre-season, I manage to fly every now and then, and of course, tandem flying is a lot of fun when the passenger is having a great time. That gives so much back, too. And as for solo flying, I have to say, real solo flying—where I'd say, "I'm flying cross-country now" or "I'm out on a trip"—unfortunately, I don't do that anymore. But for me, mountaineering is simply the best thing. Just going up the mountain, enjoying it a bit, looking around, having some peace and quiet, and then flying some thermals.

[00:07:13] And I also have very light equipment, so it's not suitable for cross-country flying.

[00:07:16] **Lucian Haas:** If you say that even in the best weather, you're on the practice slope with people—are there days where you get really frustrated, where you get angry about it and think, or is it so fulfilling for you that you say, no, they're all smiling so happily when they've done their first little jumps there. The best thing is actually

[00:07:34] **Daniela Altmann:** to see the laughter on their faces after that first flight and the joy that comes out of it. Of course, it's often tedious, and naturally, when the flying weather is good, everything happens all at once. So, the practice slope, the solo flights, the tandem flights—it does get a bit stressful. But if nothing went wrong in the evening, everything is put away again, and everyone is happy, then it usually works out fine. The main stress is always planning the weekend before, because everyone expects me to do the planning. And with the weather we're having right now, planning is always difficult.

[00:08:05] **Lucian Haas:** When you run courses, how many people do you usually have standing there on the practice slope?

[00:08:09] **Daniela Altmann:** That's actually been proven over the last few years, that you don't have very many people standing on the practice slope. So five or six is okay for my small flight school. Then you have individual training and you get back to the practice slope quickly. Then you move on to the launches and also to the high flights quickly. So I'm not a flight school where suddenly 25 people are standing at the launch site. I wouldn't do that to myself. And above all, I wouldn't do that to my launch leaders.

[00:08:33] **Lucian Haas:** So, you really have the basic course with these five or six people?

[00:08:38] **Daniela Altmann:** A basic course with three people makes sense, up to five or six people, no more. That works quite well. You just have to go to the practice slope a bit more often than if you had a large group. But in the end, you're finished with the flights just as quickly.

[00:08:53] **Lucian Haas:** And here we are in Hinterstoder. You have a practice slope near the landing field, but it has its own landing field. Otherwise, the high-altitude flight you do here is a direct 1,200 meters. Do you trust your flight students with that right away? That's actually a huge leap.

[00:09:07] **Daniela Altmann:** So I always say, the altitude doesn't matter, but the launch wind, the launch opportunity, and also the wind during landing. In between, it can't hurt you. Of course, it's mentally different if I can see a landing field or if I can't. We have three training areas in total. There's one here in Micheldorf. It has 300 and 500 meters of altitude. Especially at that time, when the lift is closed. We have a mountain in Windischgersten with 700 meters of altitude. I'd say that's not so easy from a launch perspective. I don't like to use it for a first flight. And in Hinterstoder, if the wind is right, it's also okay. It just has more altitude. But altitude doesn't hurt. It's the launch—and the landing field—where he has to concentrate.

[00:09:53] And if the wind and weather are right, Hinterstoder isn't a problem for a first high-altitude flight either.

[00:09:59] **Lucian Haas:** Have you been doing this for over 30 years? Have you seen a change in the way people get into paragliding, or how they want to learn it, or maybe even the types of people who want to learn to fly? Or is it actually always the same types of people who do something like this? In terms of the type of person you might encounter?

[00:10:19] **Daniela Altmann:** It's actually always the same. There are three categories. Either very young people who still expect something out of life, and the dream of flying is always there. That means even if someone is 50, we have 60 or 65-year-olds too, no problem at all in this day and age. They're all fit. But at some point in life, you reach a stage where you want to do something special or fulfill a dream. And that's definitely flying.

[00:10:47] **Lucian Haas:** When did you get the dream of flying?

[00:10:50] **Daniela Altmann:** I moved out of my parents' house relatively early, at 16. And I immediately looked at what I could afford and manage to snag for my first holiday as an apprentice. And I've always wanted to fly. And right away, I saw the Dolomites, Sillian. So I zipped off there in my Fiat and did my first course, my kite course.

[00:11:10] **Lucian Haas:** So you started with kites, right? Back then, there weren't any...

[00:11:12] **Daniela Altmann:** Paragliders didn't exist yet, it was 1982, they were just starting to emerge. And flying was actually still limited to hang gliding.

[00:11:21] **Lucian Haas:** Were there actually any decent kites for your weight class back then?

[00:11:25] **Daniela Altmann:** Actually, no. I was a girl weighing 45 kilos back then. I'm not very tall either. A bit taller in the morning than at night. But the problem was that the kites were too big, too heavy. The harness was too big. So I mostly had it somewhere around my ankles. But it worked. And then there was a bit of a break because I couldn't afford my own gear. And it took a while until I finally found a small glider in my price range that I could fly well with.

[00:11:53] **Lucian Haas:** And when did paragliding come into the picture? That

[00:11:55] **Daniela Altmann:** Paragliding came along a bit before my flight instructor course, so around our time, like '86, '88 were the first ones there. And I also maybe in '88 hung from something somewhat similar to a paraglider for the first time, which you couldn't have called a paraglider yet.

[00:12:13] **Lucian Haas:** Can you still remember that first paraglider flight? A

[00:12:15] **Daniela Altmann:** Windsuits with a metal rail or... At the

[00:12:19] **Lucian Haas:** harness with a metal rail where you could basically... Exactly,

[00:12:24] **Daniela Altmann:** Exactly. And those were some really wild machines. And I can still remember clearly, the first time in the ski resort somehow taking off with the skis over the bumps, a hundred times over the bumps, until you finally managed to fly. And even when we went to a mountain later, we had a glide ratio gauge with us. You'd look at the top to see if it would work over the trees, if you could make it to the next meadow. The machines were already relatively small and light back then, right at the beginning. But the problem was, we mostly went back down because we didn't make it across to the meadow. So glide ratios of two and a half, that was already quite good.

[00:13:00] **Lucian Haas:** That has to... I mean, you'd look at the glide angle gauge and say it has to be more than two. Otherwise

[00:13:05] **Daniela Altmann:** you can't get to the meadow over the trees. So the problem was that sliding out over the trees, over the forest, was often not possible with the equipment. And then it had to go back down.

[00:13:15] **Lucian Haas:** And how did you factor the wind into that? Or did you calculate it? Or not at all, but just looked at it and it had to be... I add a bit of a safety margin to that.

[00:13:23] **Daniela Altmann:** When starting, you already needed the wind, otherwise you wouldn't have taken off at all. So you really packed it in, kept your hands up, and once... you ran and at some point, when you felt the speed was right, you braked and then kept running. But it didn't have any quirks from the aircraft, so there obviously wasn't anything negative or anything like that. It was just flying down and not flying thermals. And my flight instructor back then, Brodnig, always said that once you get over the middle station from the top of the Höss with a paraglider, then we're talking about flying. So back then, we didn't even get past that little bit over the middle station in Hinterstoder, but landed back at the top instead.

[00:14:04] **Lucian Haas:** So, on the middle level of the ridge. Exactly, right. But you already started way up at the top. Right, but... But the glide angle didn't make it over the edge at the front.

[00:14:12] **Daniela Altmann:** Exactly, so no chance. And of course, that got better over time, but what was a shame were the years '90 to '92, '93. The good wings were of course dangerous, and of course, several people were knocked down with them. Then, of course, the first competition gliders came out, like the Nova Phantom and, and, and, which were also very tricky. And unfortunately, there were a lot of accidents then. And thank God, that time is over.

[00:14:39] **Lucian Haas:** Did it ever knock you down in any way?

[00:14:42] **Daniela Altmann:** No, not really. I mean, I can say I survived my career pretty well. I was a bit more cautious with paragliding. So if I had done that nonsense while paragliding—what I did with the glider back then as a beginner—I probably wouldn't have survived it.

[00:14:59] **Lucian Haas:** But you didn't know back then that it was nonsense. It only clicked for you in hindsight, and you just survived it by luck, saying it turned out fine, and only later did you realize what kind of mess you were actually getting yourself into. So...

[00:15:10] **Daniela Altmann:** The dangerous time was, if you don't understand, when you go up the mountain again during a Föhn, even though everyone else says no, or when you overlook that a cold front is coming. And if I hadn't had the family association from the club in Windisch-Görsten, I probably wouldn't have survived hang gliding. And that was my advantage. I skipped all that nonsense—Föhn, cold fronts, thunderstorms—when I was tandem gliding.

[00:15:34] **Lucian Haas:** When you're flying here now, how often do you actually get around to saying, "I can go for a pleasure flight myself"?

[00:15:42] **Daniela Altmann:** Yes, as I said, when I do tandem flights, it's always like, it's always a pleasure flight because you have the joy of the passenger. And in Hinterstoder, you saw, those are very extensive, beautiful tandem flights. That's really fun, I have to say. And it should be fun for my pilot too. Otherwise, for me, flying is always when I have my peace and don't have to be anywhere, but have free time, then it's pleasure flying for me. Or in the autumn, you often go on hikes with the students, just walk up because the cable car isn't running. Then I can, of course, fly down beforehand. It's a real pleasure, but I have to be down at some point because the students waiting at the top need to be

briefed once they're down.

[00:16:20] **Lucian Haas:** What does flying give you personally?

[00:16:23] **Daniela Altmann:** When I get into it, it's about peace and no stress. For me, flying isn't about shuffling, like many people do—going up five or six times, folding, and going up again. So a nice flight, a calm flight, even if it doesn't last long, means a lot more to me than going up three or four times.

[00:16:40] **Lucian Haas:** So it sounds almost like something meditative, right?

[00:16:43] **Daniela Altmann:** Kiting is meditative because of how it works: you spend an hour setting up your kite, always in the same order, you sit up there, and you wait until you hope that thermals come up, because otherwise you're right back down with the kite, and then you only fly the kite once. And kiting should be just as calm and meditative, but of course, in training, the students have to get into a routine, and you only get that routine through launches. And that's why, of course, in training, you look for a bit of progress when the weather is right, so that they can manage several launches—not in one day, but still, when they get there, several launches. And afterwards, it should lean more towards calmness, so that they can also unwind from the stress of their jobs. That's why many people do it when they have stress at work or at home, and of course, it doesn't do any good if they only unwind three or four times.

[00:17:34] Then a nice flight is enough and that's that.

[00:17:38] **Lucian Haas:** Do you see many pilots actually getting to the point where they say, I practice flying in a way that I really see it as

[00:17:47] ...contemplative, calm, find some peace? Or is the idea of performance actually still way too widespread?

[00:17:53] **Daniela Altmann:** Yes, specifically in Hinterstow, I make sure that all the pilots are the same; there's no idea of performance. So, no one is ever looked at sideways because they haven't flown a cross-country flight in ten years. And that doesn't count. Everyone has to figure out for themselves what they enjoy. So there's actually no pressure at all, neither from the pilots, nor from me, nor from the students. And if someone just comes down or flies back and has no ambitions to fly cross-country, that's also okay.

[00:18:19] **Lucian Haas:** And when you see the guests who come here—those who aren't learning from you and maybe also don't share your philosophy of flying, since you're shaped by your flight instructor in a certain way, probably, and that gets passed on—but if you say guests come here who are flying in Hinterstow for the first time, do you find that they have a different attitude?

[00:18:42] **Daniela Altmann:** Not necessarily a different attitude, but of course I understand it—if you have a week of vacation and you're in a flying area, then flying is the priority, not going hiking or sightseeing. But still, it doesn't matter. You can only fly if the weather permits, and there's no pressure, but the understanding is there: if I'm on a flying holiday, I want to fly. I mean, I often go places like Lanzarote or Tenerife, and if it's not flyable, I'll check out the cactus plantations or go wine tasting or look at the cochineal insects. But when the weather is right, they want to fly. And of course I understand that. But there shouldn't be any pressure regarding how long or how far someone flies.

[00:19:22] **Lucian Haas:** Are there things like XContest and the VXC for German pilots and stuff like that? Do you experience that in your—I don't know how you shape your flight school—but that they might be looking at that too much, always checking and saying, "But I've already got this many points here" or whatever else?

[00:19:44] **Daniela Altmann:** That's actually not the case at my flight school. I don't even have a proper GPS-Vario because I'm not interested in it at all. It can beep, that's enough. And of course, the students develop and small groups form. But it's not like I'm necessarily providing advanced training in that direction. We already have thermals courses, cross-country courses, or ground handling courses. But with us, the whole thing splits off. So one person becomes more of a mountaineer, has mountaineering gear, and places more value on that, and the cross-country pilots among us—they communicate and exchange information with each other anyway. But practically, it's a completely different group.

[00:20:27] **Lucian Haas:** Do the cross-country pilots fly out of Hinterstow a lot too, or do they tend to look for other launch sites where they say it's much better for cross-country flying?

[00:20:36] **Daniela Altmann:** Yes, that's seasonal. So in the spring, Micheldorf and Sender are definitely better because it's not so humid. The base is also outside, in Windisch Gersten, often a bit higher, by about 200 meters. So as a cross-country flight mountain, it's definitely very good out there in Windisch Gersten. But the later in the year it gets, the higher you have to go to get a thermal connection. At some point, Micheldorf is cross-country dead because you're not very high there. The Sender in Windisch Gersten isn't quite at 1300, and it gets tight there too. And in Hintersturde, we don't just have the 1850 meters of altitude, but also narrow valleys with rugged rocks and good thermals. So we fly almost entirely on thermals in Hintersturde all year round. Even in December, you can fly on thermals. And our cross-country season actually starts as early as February in Hintersturde.

[00:21:26] But it has its pros and cons. High mountains, lots of snow, lots of moisture, and the cloud base isn't that high. And in our area, we have three flight sites available, also towards the Enztal, the Stoderzinken, which are certainly better cross-country mountains than Hintersturde at certain times of the year due to the wind. And a good pilot will always pick the mountain that suits them best.

[00:21:48] **Lucian Haas:** Was there a time when you were also very interested in cross-country flying yourself, or was that never really your thing?

[00:21:55] **Daniela Altmann:** Well, when it comes to paragliding, I have to say, never, because a kiting pilot is afraid under the paraglider. Unfortunately, I started kiting well, but then competitions or routes, let's just say, fell a bit into the water. And yes, I had some nice flights, but I didn't fly actual route competitions with the kite. And the big downside was that kiting from the training became less and less, while paragliding became more and more. And if you put a kiting pilot under a paraglider, the way it was back then, it's up and down and you can't give it gas and you don't know, "how do I get there?" So for a long time, you don't feel comfortable as a real kiting pilot under the paraglider, under that wobbly thing where you don't go any meters further, in German terms.

[00:22:42] But with the small gliders that were available and with tandem flying, there's a bit more pressure in the canopy, so it does work.

[00:22:50] **Lucian Haas:** If I'm hearing you correctly, you're actually still a kite flyer at heart.

[00:22:54] **Daniela Altmann:** That's right, but I haven't flown kites in a long time. Even my kite training has pretty much tapered off. So, in the beginning, I still had kite students. In terms of passion, the feeling of flight, and the physical effort, of course, kite flying is completely different from paragliding. But the lightness, the simplicity, and what paragliders are capable of nowadays have completely changed. In the beginning, they really were, if I may say, bags—or "Pillersackerl" as they say in German. But now you can actually call a paraglider an aircraft. And the development hasn't just gone towards performance, but also towards safety. And in that regard, the paraglider certainly has its place. Because the real kite flyers fly from March until maybe August or September, and then it becomes uninteresting. And in that interval, paragliding is also very beautiful.

[00:23:43] **Lucian Haas:** You just said that as a kiting pilot, you feel insecure under the paraglider. Do you still feel that way today, like you sometimes feel insecure under the paraglider because you think it's just some wobbly bag? Or has that completely changed based on your experience?

[00:23:58] **Daniela Altmann:** That has changed over the years, especially with the equipment getting better and faster. So, I don't feel insecure under the wing. But a kite, where you can give it a bit of gas when it's empty, that's just not a paraglider. But over the years, I have felt confident and it's also fun. However, I've had a lot of retraining. So, going from a kite flyer to a paraglider pilot, as a flight instructor, that's almost harder than when a pedestrian comes along. Because it's totally different. A kite flyer takes a step and it has to fit. They have to give it gas. A kite flyer doesn't look up and look at the glider. And if it's empty somewhere or there's turbulence, they give it gas. They have to give it gas. So, it's actually about control in paragliding, and you notice that already during the training.

[00:24:44] And if someone just says, "I'm a power kite pilot, can I get a discount?" I usually say, "No, you pay 50 euros more."

[00:24:50] **Lucian Haas:** Because it also takes longer to get him to that point, right?

[00:24:53] **Daniela Altmann:** Yes, because even when steering, a kiting pilot has to counteract it. So he steers, lets out, steers against, steers again. It's really completely different from when you're training a pedestrian and they have to do that from kiting. If he was a good kiting pilot, he'll figure it out because it's something completely different. And vice versa is the same. A paraglider, he moves forward, goes in front of the harness, gives gas even though there's grass there, and when it gets critical, he has to give gas again because otherwise he can't steer. So it's completely different again. You can't look up and do a control check when kiting. Or if it gets turbulent somehow, we support the glider and the kite gives gas. And that's why I actually have more work with retraining than if someone is just starting out.

[00:25:37] **Lucian Haas:** Are there things where you would say that as a paraglider pilot, you would benefit from having a bit of kite knowledge?

[00:25:45] **Daniela Altmann:** What you notice in the training is that when it comes to altitude and thermals flying later on, they're actually better off. So, with the retraining, the actual problem is the launching and the landing. Once they're in the air, the thermals, the turning, the circling—he can do that. That's not as bad anymore. But when it comes to the practice field, or even the landing pattern, that's not a problem. But the launching is just difficult. That's hard to retrain.

[00:26:13] **Lucian Haas:** Have you ever retrained people from paragliding to power kites? Yes, I have. Are there difficulties there too?

[00:26:20] **Daniela Altmann:** I just said the same thing. So, from paraglider to power kite, it always stays behind the harness. It never moves forward with the center of gravity. It often stays in the turn for so long that it crashes, instead of swinging back out. So, knowing the other piece of equipment doesn't give you any advantage when retraining. The only advantage is that, once you're up there, they aren't afraid of the height and find it easier when flying thermals.

[00:26:45] **Lucian Haas:** Because you already know the airflow more or less and know what a thermal feels like when you fly into it and stuff. What's it like flying thermals in Hinterstoder? Are there any specific characteristics?

[00:26:55] **Daniela Altmann:** There are months where we say it's like flying refrigerators. You don't need a variometer for that.

[00:27:01] And Hinterstoder always has good thermals when the sun is out. Micheldorf is more demanding. It's lower there. You have to be very careful and search for something with a vario right away just to get up, otherwise you'll end up at the landing field immediately. And in Hinterstoder, there are people who fly specifically around the thermals because one is too strong for them. But you can describe the thermals in Hinterstoder as strong from March to July. Tight and rough. And throughout the year, they become increasingly large-scale, softer, and actually stay buttery smooth until December. So the most beautiful, calm flights are either in the evening or then in the summer from... October, September, October.

[00:27:43] **Lucian Haas:** Why is the thermic activity so strong here?

[00:27:45] **Daniela Altmann:** Yeah, because... How do you explain that? If you look at the mountains, the rocks back there, high-alpine terrain, high mountains, and a narrow, closing valley that rises in the back. And everything that comes up from thermals is down. It gets sucked out of the valleys. So, seven or eight meter faces are normal for us.

[00:28:05] **Lucian Haas:** Normal? Normal. How do you handle that with the flight students then?

[00:28:08] **Daniela Altmann:** Flying in the morning and letting the thermals out. There are weather conditions, very strong high-pressure systems, or weather conditions where it's just already equally warm at the landing field and the launch site for days, or there's almost no difference. In those cases, we won't be able to expect much thermals either. And otherwise, the students have one or two flights in the morning. You just have to push the group a bit so that the last one doesn't get too much thermals. Then there's... either they drive home or there's a longer break. Then they get taken up with the last lift and do a nice evening flight. So during this main thermals time, I'd say depending on the season, from 12 until 4, we actually don't have any students in the air.

[00:28:47] **Lucian Haas:** And tandems? Do you still do those?

[00:28:50] **Daniela Altmann:** Thankfully, I have very good, experienced, veteran tandem pilots. Maybe one or two younger ones. But my tandem pilots don't fly mainly for the money, so they're not under pressure. And you don't have to worry when a tandem pilot takes off; he can judge that for himself. And in Hinterstadt, every passenger has a nice flight. We'll get 1,200 meters of altitude out of it anyway. The panorama is beautiful. And if there's a bit of lift, of course he'll like to fly a bit longer and circle up. We don't charge extra if we fly longer either. If the passenger says he wants to go down, then he just goes down. But otherwise, the pilot has enough time to say, okay, we'll fly for 45 minutes or an hour or half an hour, depending on how it goes. You can't book that in advance.

[00:29:35] **Lucian Haas:** But isn't it the case that when the thermals are so strong that the other flyers start feeling bad pretty quickly or something like that?

[00:29:42] **Daniela Altmann:** Then he just gets flown out, does a valley crossing. Maybe he can catch a bit more over there on the Gegenberg or the Oettlberg. He doesn't have to force a turn around in there. So every passenger decides. But if it's quite rough, he'll just fly him out over the edge and then see if he can catch a bit more on the way out. Otherwise, he's also in the air for 25 minutes. So for some, a calm flight is really enough. Every passenger is different. And the pilot, that's his job—he's supposed to give the passenger fun, not himself.

[00:30:12] **Lucian Haas:** What do you have from Hinterstoder itself? Are there any specific flights where you say, I can still remember that perfectly because it was such a special moment for you?

[00:30:24] **Daniela Altmann:** I can basically only say that I've been flying for a long time, but every flight is different. It's every passenger, or it's always something else. I never get bored. And of course, there are also nice, calm autumn flights. And I'm anyway more of a person who likes the calm thermals, where everyone—sorry, cross-country pilots with two GPS units and with... well, where they're standing down there and Dani is still scratching around a bit carefully. But of course, there are also days where you think, wow, that's getting really intense. And then you hold on to the slope and hope that the passenger can handle it. If the wind says it's not standing like this at the landing field, but like that, then you think for a second. But there hasn't been a flight where I was afraid or anything, or plan B or whatever, but from extreme thermals to butter-smooth, flat autumn thermals or where the trees are changing color.

[00:31:17] Winter is very beautiful. So, I can't say that there was any specific flight—I've never had a crash or a tree landing in that direction. That means I don't have any flights in my memory like that; there are just beautiful impressions and, of course, nice passengers who are having fun, or cool young people doing it for the third time who have to tap their helmets to see if they like it. But in terms of emotions, tandem flying is just very beautiful. Or the students when they land for the first time on a high flight—I think you took some with you yesterday. They have a grin on their faces, they're happy, and that's how it's supposed to be.

[00:31:54] **Lucian Haas:** From what you just said, the long-distance cross-country pilots with their original conditions—they've already landed and you're still holding on. What's your trick for being able to stay up well in weak thermals?

[00:32:07] **Daniela Altmann:** Tugging on the butt. So, in the end, it's just about searching and looking a bit, and not trying to force it. If it doesn't work, it doesn't work. And if it does, you just sort of scratch around a bit, and that's actually almost more fun than what I said before about flying refrigerators, because then everyone gets on board.

[00:32:25] **Lucian Haas:** But do you have any special techniques where you say, "Ah, I also shift the weight outward," or any of those secret things—I mean, what do you mean by secret, but where some people say, "Yeah, there are still these special tricks and stuff"? And anything else?

[00:32:39] **Daniela Altmann:** There are no tricks. I mean, you just have to see what kind of gear you're flying, how many turns you're sinking. It's possible that if you lean into it, you have to support yourself a bit on the other side. There are gliders that actually pull into the thermals when you let them out on the outside. I mean, everyone has to decide that for themselves based on their own harness and find their own technique. And that's the beauty of it—not everything is always the same. So, trying to invent something now like how I turn in better or to the right or to the left, that's just, how should I put it, a gut feeling. You just have to do that yourself on-site. And everyone has a different glider, a different harness, a different favorite side. So the discussion there is pointless anyway.

[00:33:20] **Lucian Haas:** So you're more of a... what does that mean, more of a... well, you're a "gut pilot," if you want to put it that way. I always distinguish between the "head pilots" who try to explain everything and find a theory for it, and then there are the others who just head to the mountain, point their nose into the wind and say, "Today it's flying," and then they go out and fly great too. And if you then ask why it's flying there, and you say, "Yeah, yeah, because it was obvious, it goes up up front," and you ask, "But why?" Then they can't explain it to you because it's obvious to them; they'll just say, "Well, my nose told me it goes up up front."

[00:33:56] **Daniela Altmann:** I think I belong more to that group. No, as I said, I can't even explain a state-of-the-art GPS to someone right now because I don't need it. I'm not the kind of flyer who looks back at the flight afterwards to see how high and where I banked, and, and, and. Those are specialists who have the time to deal with that. But I'm more of a gut flyer, and sometimes I fly with no data at all and go up just the same, at least the Hinterstoder. So, yeah, I'm a bit removed from that category. I'd say go up, look, check the wind, see where it's coming from, check the sun's position, consider the season, consider the humidity, and then try it once, see what happens, and then plan.

[00:34:41] It can go well, it can go wrong, then we just try again.

[00:34:44] **Lucian Haas:** But do you also check the weather online every morning?

[00:34:48] **Daniela Altmann:** But every pilot has to do that anyway, otherwise you wouldn't go flying. So first, there's the surface weather map, then of course the wind conditions, and then you also look at how the last few days were, what weather-wise is coming from the surface weather map for the next few days, and after that, you make your plan. The important thing is that I always go flying informed and don't say, "the others are going flying, I'm going flying too and choosing my own risk." Because after a very strong cooling or a cold front, the students often call me and say, "Tomorrow it's going to be nice, tomorrow we're going flying." No, I'm sorry, tomorrow we're not flying on the lee side. Because we're waiting a bit longer. Because it...

[00:35:25] **Lucian Haas:** too active

[00:35:27] **Daniela Altmann:** and it's too thermal. And the other long-haul pilot says, "Chief, it's raining, I need a day off tomorrow, there's a back side, I'm going to fly there." So everyone just has to look at their own limits a bit and see what they enjoy.

[00:35:41] **Lucian Haas:** What would it be like, could you imagine if you could no longer fly?

[00:35:47] **Daniela Altmann:** There are other nice sports too, but I can't imagine it right now. I don't fly that much during the season anymore or I don't go out as a flight instructor as much, but I still have my paraglider lying around, for example. So I'm not giving up my paraglider, my harness. The possibility to go flying is still there, and also with the paraglider. I always have a glider lying somewhere that fits my weight. And I can't imagine it right now; there would have to be something physical for me to no longer be able to fly.

[00:36:16] **Lucian Haas:** What would you miss?

[00:36:18] **Daniela Altmann:** The flying.

[00:36:21] Actually, the peace, the being above, and the freedom. Like I said, I wouldn't care about being able to say afterwards, "Wow, I flew there," but simply being able to go up the mountain, take a look, and fly down.

[00:36:35] **Lucian Haas:** Just being completely self-determined in that moment, just being yourself.

[00:36:38] **Daniela Altmann:** Just me, and if it goes up a bit, that's good; a calm, beautiful glide in the autumn is just as nice. That's actually enough from a flying perspective.

[00:36:46] **Lucian Haas:** Alright Dani, then I hope you have many more of those beautiful flights.

[00:36:49] **Daniela Altmann:** Yes, I'm getting on in years, but I think I'll be doing it for a few more years. That

[00:36:54] **Lucian Haas:** Flying. That's also the beauty of flying, that you can actually fly for a relatively long time.

[00:36:58] **Daniela Altmann:** Well, you have to say, we often see the early retirees as the best students because, first, they have time, second, they have money, and third, they have shot knees. They don't want to hike down the mountain anymore. And then the training is much more relaxed because they just have no stress about whether they do it in a week, two weeks, or in two months. So we're actually the best students.

[00:37:17] **Lucian Haas:** I read somewhere—I don't even know anymore, it was from a flight school—they do a flight trip once a year, specifically for I think over 65s or something. And the flight instructor even said it's the most relaxed trip of all, because they all just want to have one nice flight a day, everyone is in a good mood and

[00:37:38] **Daniela Altmann:** then it is

[00:37:38] **Lucian Haas:** and they'll be completely satisfied with their first flight, and no one will say "but it wasn't" or "I was down too early" or anything like that, because they're not flying for longer than an hour anyway, and they'll really say this type of flight experience is the best. So it seems this type of flight school is also the best.

[00:37:55] **Daniela Altmann:** You just have to take the pressure off during the training. I mean, the course is paid for. For us, it doesn't matter how long the course takes. And like I said, if I'm lucky, we often have people come back even though it's actually past their time for the week. Because we have the nice flights. And after the course, they're somehow integrated into our big school family anyway and aren't completely alone. That fits very well. And if he needs longer, then he needs longer. But often the stress comes from the student themselves, saying, I have the course now and then I have no time. And I usually say, if you have no time after that, then you have no time to fly. So it doesn't matter anyway when he finishes it. And I think it's often the case professionally too, if you take out the stress and the "have-to-be" aspect, then things don't really get rushed anymore.

[00:38:38] **Lucian Haas:** What was the oldest student you've had here so far?

[00:38:43] **Daniela Altmann:** Over 70. And of course, as a pilot, it depends—we have older pilots who are really fit, both mentally and physically. But it can also happen that a pilot is fit at that age and then maybe two years later isn't as sharp mentally anymore. It's also the flight instructor's responsibility to tell someone that the sport isn't for them. Because after the training, they're alone and could get hurt. Some people are sensible anyway and realize, even though they might have flown a bit before, that it's no longer the right sport. Just in terms of concentration, sorting the lines, and reaction time. Otherwise, we don't really have any very old flyers who are over 80 or 85.

[00:39:31] So, a pilot who flew in Micheldorf last time will be 80 in two years, and he says, "When I'm 80, I'm going to stop," because simply starting and everything just doesn't work as well anymore. But during the training, as long as he's still fit, you look at it on the practice slope, and then the flight instructor has to decide if it's still a sport, because he'll be standing alone on the mountain.

[00:39:54] **Lucian Haas:** How often has it happened that you've actually told people, no, I'd rather not?

[00:40:00] **Daniela Altmann:** It happens all the time, but it's not age-dependent. That doesn't play a role.

[00:40:04] **Lucian Haas:** So there are also 30-year-olds who are so clumsy that you'd say, "Flying isn't for you." No, that has nothing to do with...

[00:40:09] **Daniela Altmann:** It's not about being clumsy, but if I don't feel comfortable in the air, then I don't need to fly at 1,200 meters. So if I notice there's a bit of fear—I mean, respect is always good, but fear along with it—or if I say, for example, that a man is only flying because the woman is flying, that doesn't achieve anything. If he's not having fun up there, then it's smarter, I always say, go diving, that's also a nice sport.

[00:40:32] **Lucian Haas:** Now, when you run the flight school alone as a woman, do you notice that you're perceived differently by the flight students or whatever, compared to what you might have seen in other flight schools where a man stands there as the flight instructor? Does that make a difference?

[00:40:47] **Daniela Altmann:** There have always been advantages. When I was a young, good-looking woman, people were always ready to help me, then I had a bit of a rough patch in between where I wasn't young anymore but not old yet, and it was difficult getting help then, but now that I'm old, they always say, "the old Dani is helping me," so

everything has its advantages. But we don't make any difference during the course based on whether it's a man or a woman, so I don't think paragliding is something where women should get a discount; it's an equal sport for both, and in fact, women might even be better off emotionally. I don't see any difference now; I usually just give it gas, and I haven't had a student yet who had a problem with my authority because I'm a woman, because I always say, if he doesn't follow instructions, he's the one who gets hurt, not me.

[00:41:35] That's quite simple, and of course, the younger generation is coming up now, like you met Nina, but otherwise, I mainly have tandem pilots and flight instructors. In our industry here in Austria, women are still a bit rarer than in Germany.

[00:41:49] **Lucian Haas:** Do you see, over the years, a change in the way students behave, or has it shifted a bit? Like, how they approach things or help each other out? Was there maybe a period where you'd say it was mainly individualists, and now there are more people who say, "Oh, we want to do Hike and Fly and fly together as a group," and that we understand each other a bit differently as pilots?

[00:42:16] **Daniela Altmann:** Well, at the beginning, the flight school was smaller, it was more like a club. Then, I'd say around 2017 or 18, 19, there were some people of a certain age who were very self-centered. Like, I go flying, and if I'm not allowed to fly anymore because I'm somehow not respecting no-fly zones, then of course they might have just said, "Yeah, if you're not flying anymore, go fly somewhere else, we're moving your glider out of the way, I want to take off now." Now, a new generation has come along over the last few years that looks out for each other more, shows more consideration, and also uses their brains a bit—that maybe the young people will also want to use the flight area someday and not just think of themselves. Like, I might not be flying in a few years either, but the terrain and the area should be preserved for the next generation of pilots, and the possibility of hiking up the mountain and just flying down somewhere, which I think isn't that easy in Germany, the hike and fly.

[00:43:16] **Lucian Haas:** No, there are only designated launch sites from the council. And if we

[00:43:19] **Daniela Altmann:** if we don't pay attention, we'll eventually run into the problem of landowners or authorized persons saying, "no paragliders here." But that's not just because of the paragliders; it's because of all the users of the forest, because there are more and more of us. But the forest stays the same size. So there are more mountain bikers, more ski tourers, more paragliders. It's not getting any easier for the animals or for the forest, and if everyone doesn't take a little consideration for one another, it won't work for long. Everyone needs to keep an eye on what the others need. Because a paraglider should maybe take an interest in what a hunter needs. What it means when we fly at Oettlberg and the animals come down for feeding an hour late.

[00:44:04] Or in the winter, the animals have to get up because someone wants to fly a paraglider over them to take photos. Or even our no-fly zone isn't an official one, but because of the hunting and the animals that are in it, I just have to be a bit considerate in terms of distance during the important time in autumn, when it doesn't really matter anyway, and maybe give up ten minutes of flying. And then the whole thing would work.

[00:44:28] **Lucian Haas:** You just said you have the impression that the new generation is generally a bit more considerate with it. Why is that?

[00:44:37] **Daniela Altmann:** I think it's also because of the flight school and especially the young people, who are more helpful again. And maybe also that someone with a bit more experience keeps a bit more of an eye on someone with fewer flights. So we also try to teach them that if someone is out there from the training, I say, it's fine, I'll go with them. And they keep an eye out a bit so that you get that understanding again that you're not alone up there, but that you're a community. I always say, make sure he gets out okay. Because if he's hanging in a tree, it takes much longer to get him out than if you help him with the launch. That's coming back now and it's getting better again. And I think in Hinterstadt, it's anyway like that, everyone keeps an eye on each other a bit.

[00:45:15] **Lucian Haas:** Alright, Dani. Thanks for the chat and for sharing your story.

[00:45:20] **Daniela Altmann:** Yes, we might be a bit of a different kind of flight school and we don't have that drive for cross-country training. So the focus isn't really there. I always say, that develops on its own anyway—which direction he

goes. And that works quite well too. The important thing is that you have fun, you're safe out there, you keep your eyes open, and maybe you also tell another pilot, "Hey, what you're doing there isn't so good." And it's important that people help each other out a bit again. Because paragliding was always, or maybe it is, a sport you can do alone. And hang gliding was always a team sport. As a hang glider, you're rarely alone somewhere on the mountain and rarely retrieving the wing alone. And that comes a bit from hang gliding. It's nice if paragliders don't just always run around somewhere completely alone.

[00:46:05] **Lucian Haas:** That would be a part where you could say that as a paraglider, you can really learn something from the kite flyers.

[00:46:11] **Daniela Altmann:** You can always learn something from the hang gliders.

[00:46:15] **Lucian Haas:** We already talked about this earlier, what one might be able to learn from flying, or something else. But that would be something where you'd say, from an attitude perspective, it's definitely something where paragliders might, by paying more attention to each other and doing hook-in tests together and all that, where one might as a paraglider really also pay more attention to each other

[00:46:35] **Daniela Altmann:** pay more attention to each other and stick together. And

[00:46:37] **Lucian Haas:** especially also

[00:46:37] **Daniela Altmann:** the calm. Because as I said, the kite has very many small individual parts and you always set it up the same way. You do that the same way for over ten years. So the danger of forgetting something isn't really there. But with paragliding, there are very few things. But you should also always do that the same way and take a bit of time at the launch site to make sure everything fits and also hold it together a bit. And then we're back towards the kite. The community, if someone is missing, is also common with us when people are in the air. I know, actually everyone is there, but he also needs to fly. That if you, for example, don't land at the landing field, that you check in somewhere and say, yeah, I landed off-site, I'm going for a beer now. And not that you just drive home and say, well, he'll be somewhere. And that should come back a bit.

[00:47:24] **Lucian Haas:** May your spirit from your flight school continue to spread even further. Because I think that is a very, very beautiful approach. Thank you. You're very welcome.

[00:47:37] That was the 87th episode of Podz-Glitz with Daniela Altmann. If you want to learn more about the flight opportunities in Hinterstoder and Dani's flight school, you can find some further links in the show notes for this episode. The show notes are posted as usual on my paragliding blog Lu-Glitz. The address is www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz is spelled L-U minus G-L-I-D-Z.

[00:48:06] Podz-Glitz and Lu-Glitz don't just fall from the sky, by the way. I put a lot of time, heart, and work into making them happen. Professional research, editing, recording, cutting, hosting, and much more all need to be financed somehow. I would be very happy if you would make a contribution as a supporter. You can find out how it works very easily on the Lu-Glitz blog website, specifically on the "Support" page.

[00:48:36] My name is Lucian Haas. The next podcast episode is already in the works. See you soon. Ciao.

Français

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

Show notes

Daniela Altmann dirige une petite école de pilotage à Hinterstoder depuis 26 ans. Chez elle, ce n'est pas la performance, mais la communauté qui est à l'honneur.

Chaque zone de vol a sa propre identité. Et par là, je ne veux pas dire seulement les conditions naturelles, mais aussi la communauté de pilotes qui s'y réunit. Dans certains sites de décollage, l'ambiance est toujours stressante et axée sur la performance, ailleurs, tout semble détendu et communautaire.

J'ai vécu une expérience de cette deuxième catégorie lorsque j'ai passé une semaine à Hinterstoder en Autriche récemment. Dès l'atterrissage, j'ai vite compris pourquoi. C'est là que j'ai fait la connaissance de Daniela Altmann.

Elle est instructrice de vol depuis 33 ans et a déjà formé d'innombrables générations de pilotes à Hinterstoder avec sa petite école de pilotage locale. Et je dirais : on le remarque. C'est son esprit, son empreinte, que l'on peut ressentir là-bas.

Alors qu'un après-midi, le vol était interrompu à Hinterstoder à cause de vents d'altitude trop turbulents, j'ai profité de l'occasion pour enregistrer cet 87ème épisode de Podz-Glidz avec Dani. Nous avons eu cette conversation devant la Flugschulhütte au Landeplatz. C'est là qu'elle m'a raconté son histoire.

Au début, il y avait le cerf-volant, bien avant la folie du parapente. Plus tard, il devient clair que beaucoup de ce que Dani transmet aujourd'hui à ses élèves a à voir avec l'attitude un peu différente des pilotes de cerfs-volants vis-à-vis du vol.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Snowy Peaks pt 1 | Artiste : Chris Haugen

Bibliothèque audio sans droits d'auteur

Écouter & Télécharger : <https://www.youtube.com/watch?v=NHObHwtrWR0>

Daniela Altmann dirige une petite école de pilotage depuis 26 ans. Elle ne met pas la performance en avant, mais la communauté des pilotes.

Liens :

- www.fliegmit.at: <https://www.fliegmit.at>
- Zone de vol Hinterstoder (pdf) : https://www.dropbox.com/s/lsf2knv7nkh033x/Paragleiten_Infofolder_100x210_2017_RZ.pdf?dl=0
- Point de départ Hinterstoder : https://www.dhv.de/db2/details.php?qi=glp_details&item=1379
- Bergbahn Hinterstoder : <https://skisport.com/Hinterstoder/de>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2022/07/podz-glidz-87-hinterstoder.html>

Transcript

[00:00:10] **Daniela Altmann:** Et même quand on est allés à la montagne plus tard, on avait un appareil pour mesurer la finesse. On regardait alors en haut si ça passait au-dessus des arbres, pour voir si on arrivait jusqu'à la prairie suivante. Les appareils étaient déjà relativement petits et légers à l'époque, tout au début. Mais le problème, c'est qu'on redescendait la plupart du temps parce qu'on n'arrivait pas à atteindre la prairie. Donc une finesse de deux virgule cinq, c'était déjà très bien.

[00:00:47] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:51] **Daniela Altmann:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:55] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec

[00:00:56] **Daniela Altmann:** Daniela Altmann.

[00:00:58] **Lucian Haas:** Et je suis Lucian Haas.

[00:01:06] Chaque zone de vol a sa propre identité. Et par là, je ne veux pas dire seulement les conditions naturelles, mais aussi la communauté de pilotes qui s'y réunit. Dans certains sites de décollage, l'ambiance est toujours stressante et axée sur la performance. Ailleurs, tout semble détendu et communautaire. J'ai vécu une expérience de cette deuxième catégorie lorsque j'ai passé une semaine récemment à Hinterstoder, en Autriche. À l'atterrissage, j'ai vite compris pourquoi. C'est là que j'ai fait la connaissance de Daniela Altmann. Elle est instructrice de vol depuis 33 ans et, avec sa petite école de vol locale, elle a déjà formé d'innombrables générations de pilotes à Hinterstoder. Et je dirais que ça se remarque. C'est son esprit, son empreinte, que l'on ressent là-bas. Un après-midi, alors que le vol était à l'arrêt à Hinterstoder à cause de vents de hauteur trop turbulents, j'ai profité de l'occasion pour ces 87.

[00:01:58] Épisode de Podz-Glidz avec Dani. Nous avons eu cette conversation devant la cabane de l'école de vol, au niveau de l'atterrissage. C'est là qu'elle m'a raconté son histoire. Au début, il y avait le deltaplane, avant l'ère du parapente. Plus tard, on comprend que beaucoup de ce que Dani enseigne aujourd'hui à ses élèves est lié à l'attitude un peu différente des pilotes de deltaplane vis-à-vis du vol. L'enregistrement du podcast était d'ailleurs si spontané que je n'avais pas mon équipement pro habituel sous la main et que j'ai dû improviser. Grâce à quelques astuces au montage, dont le filtrage des bruits de rue parfois gênants, j'ai pu obtenir une qualité audio tout à fait correcte. Je vous demande toutefois de m'excuser pour les petites imperfections ici et là.

[00:02:46] Si vous aimez Podz-Glidz, n'hésitez pas à soutenir mon travail de promoteur. Vous pouvez découvrir sur le site de mon blog comment c'est possible très simplement et sans aucun engagement, sur la page Soutenir.

[00:03:02] Dani, ça fait combien d'années que tu es instructrice de vol ?

[00:03:07] **Daniela Altmann:** Je n'ai pas compté, mais si je dis depuis 89, tu peux faire le calcul toi-même.

[00:03:11] **Lucian Haas:** 89, 99, 2009, ça doit faire 30, 33 ans maintenant.

[00:03:17] **Daniela Altmann:** Oui, mais bien sûr pas avec ma propre école de pilotage, j'ai fait mon apprentissage dans d'autres écoles avant. J'étais à l'école de pilotage Aufwind, j'étais dans le Vorarlberg à la Niederen, j'étais à Seefeld, encore à l'époque avec Steger, Komet, s'il dit encore quelque chose. J'étais chez Gasteiger et c'est comme ça que j'ai accumulé un peu d'expérience. Et oui, comme ça s'est passé, ça n'a pas marché avec l'amour et j'aurais dû retourner à mon ancien métier de technicienne en laboratoire de chimie à Munich, mais je me suis ensuite décidée que ça ne pouvait plus marcher et j'ai regardé comment ouvrir ma propre école de pilotage, et j'ai ma propre école à Hinterstoder depuis 96.

[00:03:59] **Lucian Haas:** 96, ça veut dire que vous avez commencé en 89, donc sept ans après ?

[00:04:05] **Daniela Altmann:** Eh bien, les sept ans ne comptent pas, parce que j'ai bien sûr fait une pause à cause de mon grand amour et j'ai passé pas mal de temps aux États-Unis et en Nouvelle-Zélande, où on voulait d'ailleurs déjà ouvrir une école de pilotage. Et c'est seulement quand on n'avait plus d'argent qu'on a ajouté l'idée d'ouvrir une école de pilotage. Mais mon ami était fils de professionnel et ça n'a pas marché. Et là, c'était la décision. Oui. Je retourne à Munich. Je suis Munichoise ou j'ouvre quelque chose moi-même, et j'ai réussi, même si Hinterstoder n'est pas facile

pour une Munichoise.

[00:04:41] **Lucian Haas:** Alors, tu fais ça depuis 33 ans maintenant, et à te voir, tu y mets encore énormément de cœur. Comment est-ce qu'on fait pour rester instructrice de vol, pour garder ce plaisir de l'aviation et de le transmettre comme ça ?

[00:04:56] **Daniela Altmann:** Ça ne réussit pas à chaque fois, mais on essaie bien sûr de faire des choses qui sont amusantes. Et c'est amusant d'apprendre à quelqu'un à voler, quand on sait exactement après que ça va devenir un pilote. Donc pas des activités de vacances, genre une semaine de parapente — j'ai fait du parapente environ une fois — mais vraiment former des gens que tu revois au fil des années, alors que mes premiers élèves sont parfois devenus mes pilotes en tandem, mes assistants et de bons pilotes maintenant. Et ça, c'est bien sûr amusant.

[00:05:26] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui fait un bon pilote pour toi ? Un

[00:05:29] **Daniela Altmann:** Un pilote sûr est un bon pilote. Pour moi, les bons pilotes ne sont pas forcément ceux qui font des vols de distance ou des compétitions, mais ceux qui prennent du plaisir à voler, qui connaissent leurs propres limites et qui apprécient la beauté de Hinterstoder ou d'ici. Ici, chaque pilote est considéré comme tel, même s'il se contente de décoller, d'atterrir, de s'acheter peut-être une bière après l'atterrissage et de prendre du plaisir à voler, ou s'il ne vole que le matin par temps calme, c'est-à-dire qu'il connaît ses limites. Bien sûr, il y a aussi des pilotes très ambitieux qui ont volé avec nous lors de notre championnat régional, et qui viennent parfois de mon école de vol. Des Akropiloten sont aussi sortis de mon école, mais après la formation, les chemins se séparent et chacun trouve son plaisir. Les uns font de l'alpinisme avec nous, les autres font de l'Akrofliegen, les suivants font des compétitions et d'autres prennent simplement du plaisir avec un vol plané calme ou un vol en thermique léger.

[00:06:21] **Lucian Haas:** Pendant la saison, à quelle fréquence vas-tu encore voler toi-même ou es-tu toujours en train de former ?

[00:06:27] **Daniela Altmann:** Le sort d'un moniteur de vol, c'est que quand il fait beau pour voler, on a peu d'aide. Je n'ai pas de personnel fixe, tout est en indépendant, déclaré en tant que travailleur indépendant. Ça veut dire que quand il y a vraiment de bonnes conditions météo, c'est souvent moi qui suis sur la pente d'exercice ou à l'atterrissage. Mais en période de pré-saison et de hors-saison, j'arrive toujours à voler et on s'amuse beaucoup, bien sûr, avec le vol en biplace quand le passager prend beaucoup de plaisir. Ça en donne aussi beaucoup en retour. Et pour le vol en solo, je dois dire, du vrai vol en solo, que je ne peux plus dire "je fais des vols de distance" ou "je suis en route", je n'y arrive malheureusement plus. Mais pour moi, c'est simplement l'alpinisme qui est le plus beau. Juste monter en montagne, prendre son temps, regarder un peu, être au calme et ensuite voler un peu en thermique.

[00:07:13] Et j'ai aussi un équipement très léger, donc ce n'est pas fait pour les vols de distance.

[00:07:16] **Lucian Haas:** Si tu me dis que même avec le plus beau temps, tu es sur la pente d'entraînement avec les gens, est-ce qu'il y a des jours où tu ressens vraiment de la frustration, où tu t'énerves à cause de ça et tu te dis... ou est-ce que c'est tellement gratifiant pour toi que tu te dis : non, ils ont tous ce sourire tellement heureux quand ils ont fait leurs premiers sauts là-bas. Le plus beau, en fait, c'est...

[00:07:34] **Daniela Altmann:** avoir ce sourire sur le visage après le premier vol en hauteur et la joie qui en découle. Bien sûr, c'est souvent laborieux et, évidemment, quand il y a de bonnes conditions de vol, tout arrive en même temps. Donc, le pente d'entraînement, les vols en hauteur, les vols en tandem, ça devient un peu stressant. Mais quand le soir, il ne s'est rien passé, que tout a été rangé quelque part et que tout le monde est content, alors ça va généralement. Le stress principal, c'est toujours de planifier le week-end précédent, parce que tout le monde attend que je m'en occupe. Et avec la météo qu'on a en ce moment, la planification est toujours difficile.

[00:08:05] **Lucian Haas:** Quand tu fais des cours, combien de personnes as-tu environ sur la pente d'entraînement ?

[00:08:09] **Daniela Altmann:** Ça s'est avéré ces dernières années qu'on n'a pas énormément de monde sur la pente d'entraînement. Donc, cinq ou six, c'est correct pour ma petite école de vol. Ensuite, tu as une formation individuelle et on revient rapidement sur la pente d'entraînement. Puis on passe aux décollages et aussi rapidement aux vols en altitude. Je ne suis pas une école de vol où il y a soudainement 25 personnes au décollage. Je ne me l'infligerais pas, et surtout pas

à mon responsable de décollage.

[00:08:33] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu fais vraiment le cours de base avec ces cinq ou six personnes ?

[00:08:38] **Daniela Altmann:** Le cours de base avec trois personnes, ça tient la route, jusqu'à cinq ou six personnes, pas plus. Ça se passe plutôt bien. Il faut juste aller un peu plus souvent à la pente d'entraînement que si on avait un grand groupe. Mais au final, on finit les vols tout aussi vite.

[00:08:53] **Lucian Haas:** Et ici, nous sommes à Hinterstoder. Tu as une pente d'entraînement près de l'atterrissage, mais qui a son propre atterrissage. Sinon, le vol en altitude qu'on fait ici, c'est directement 1200 mètres. Est-ce que tu os confier ça directement à tes élèves ? C'est un saut énorme en fait.

[00:09:07] **Daniela Altmann:** Alors, je dis toujours que ce n'est pas l'altitude qui compte, mais le vent au décollage, la possibilité de décollage et aussi le vent à l'atterrissage. Entre les deux, ça ne peut pas faire mal. Bien sûr, mentalement, c'est différent quand je vois une atterrissage, ou quand je ne le vois pas. Nous avons trois zones d'entraînement au total. Il y en a une ici à Micheldorf. Là, il y a 300 et 500 mètres de dénivelé. C'est surtout pour les périodes où la télécabine est fermée. Nous avons à Windischgersten un mont de vol avec 700 mètres de dénivelé. Pour ça, je dis que ce n'est pas si facile au décollage. Je ne l'utilise pas volontiers pour un premier vol en altitude. Et à Hinterstoder, si le vent est bon, c'est aussi correct. Il a simplement plus d'altitude. Mais l'altitude ne fait pas mal. C'est le décollage — et l'atterrissage, là il doit se concentrer.

[00:09:53] Et si les conditions météo et de vent sont bonnes, Hinterstoder ne pose aucun problème pour un premier vol en altitude.

[00:09:59] **Lucian Haas:** Tu fais ça depuis plus de 30 ans ? Est-ce que tu as vu une évolution dans la manière dont les gens se mettent au parapente, ou dans leur envie d'apprendre, ou peut-être même dans le profil des personnes qui veulent apprendre à voler ? Ou est-ce que ce sont toujours les mêmes types de personnes qui font ça ? Enfin, en termes de profil humain, qu'est-ce qu'on y trouve ?

[00:10:19] **Daniela Altmann:** C'est en fait toujours les mêmes. Il y a trois catégories. Soit des gens très jeunes qui attendent encore quelque chose de leur vie. Et le rêve de voler est toujours là. Ça veut dire que même si quelqu'un a 50 ans, on a aussi des gens de 60 ou 65 ans, aujourd'hui ce n'est pas un problème. Ils sont tous en pleine forme. Mais à un moment donné dans la vie, on arrive à un point où on veut faire quelque chose de spécial ou réaliser un rêve. Et c'est certainement voler.

[00:10:47] **Lucian Haas:** Quand est-ce que tu as commencé à rêver de voler ?

[00:10:50] **Daniela Altmann:** Je suis partie de chez mes parents assez tôt, à 16 ans. Et j'ai tout de suite regardé ce que je pouvais me permettre et dégoter pour mes premières vacances d'apprentie. Et j'ai toujours voulu voler. Et c'est là que j'ai vu les Dolomites, à Silian. Et je suis partie avec ma Fiat pour faire mon premier cours, mon cours de deltaplane.

[00:11:10] **Lucian Haas:** Alors, tu as commencé avec les deltas, non ? À l'époque, il n'y avait pas encore...

[00:11:12] **Daniela Altmann:** Il n'y avait pas encore de parapente, en 1982, ça commençait juste à arriver. Et le vol était en fait encore limité au deltaplane.

[00:11:21] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y avait des deltas pour ta catégorie de poids qui étaient corrects, au fait ?

[00:11:25] **Daniela Altmann:** En fait, non. À l'époque, j'étais une gamine de 45 kilos. Je ne suis pas grande non plus. Un peu plus grande le matin que le soir. Mais le problème, c'était que les deltas étaient trop grands, trop lourds. Le harnais était trop grand. Du coup, je l'avais souvent au niveau des chevilles. Mais ça passait. Et après, il y a eu une petite pause parce que je ne pouvais pas me payer mon propre matériel. Et ça a pris un certain temps avant que je trouve enfin un petit planeur dans ma gamme de prix avec lequel je pouvais bien voler.

[00:11:53] **Lucian Haas:** Et quand est-ce que le parapente est arrivé ? Ça

[00:11:55] **Daniela Altmann:** Le parapente est arrivé un peu avant mon cours de moniteur de vol, donc chez nous, vers 86, 88, c'était les premiers là-bas. Et moi aussi, peut-être en 88, je me suis accrochée pour la première fois à quelque

chose d'un peu similaire à un parapente, mais qu'on ne pouvait pas encore appeler un parapente.

[00:12:13] **Lucian Haas:** Tu te souviens encore de ce premier vol en parapente ? Un

[00:12:15] **Daniela Altmann:** Descente avec une barre métallique ou... Au

[00:12:19] **Lucian Haas:** Le sellette avec une barre métallique, où on règle quasiment l'angle d'attaque... Exactement,

[00:12:24] **Daniela Altmann:** Exactement. Et c'étaient des appareils vraiment dingues. Je me rappelle encore très bien, la première fois dans la station, on a genre décollé avec les skis au-dessus des bosses, cent fois sur les bosses, jusqu'à ce qu'on finisse par s'envoler. Et même quand on allait plus tard en montagne, on avait un appareil pour mesurer la finesse avec nous. On regardait en haut si ça passait au-dessus des arbres, si on arrivait jusqu'à la prairie suivante. Les appareils étaient déjà relativement petits et légers à l'époque, tout au début. Mais le problème, c'est qu'on redescendait la plupart du temps parce qu'on n'arrivait pas à atteindre la prairie. Donc une finesse de deux virgule cinq, c'était déjà très bien.

[00:13:00] **Lucian Haas:** Il faut... Enfin, tu regardais l'appareil de mesure de l'angle de portance et tu te disais qu'il fallait que ce soit plus de deux. Sinon

[00:13:05] **Daniela Altmann:** tu ne peux pas passer au-dessus des arbres pour atteindre la prairie. Le problème, c'est que glisser au-dessus des arbres, au-dessus de la forêt, n'était souvent pas possible avec le matériel. Et après, il fallait redescendre.

[00:13:15] **Lucian Haas:** Et comment avez-vous pris en compte le vent ? Ou calculé ? Ou pas du tout, vous avez juste regardé et il fallait que ce soit... Je rajoute toujours une petite marge de sécurité.

[00:13:23] **Daniela Altmann:** Au moment du décollage, tu avais déjà besoin du vent, sinon tu n'aurais même pas décollé. Donc tu t'es bien mis en position, tu as gardé les mains en haut, tu as fait... Tu as couru et à un moment donné, quand tu as estimé que la vitesse était bonne, tu as freiné et tu as continué à courir. Mais ça n'a pas donné de particularités liées au matériel, donc pas de négatif ou quoi que ce soit, évidemment. C'était juste du vol plané vers le bas, pas du vol en thermique. Et mon instructeur de l'époque, Brodnig, disait toujours que si on arrive une fois tout en haut de la Höss avec un parapente au-dessus de la station intermédiaire, alors on parle de vol. À l'époque, on n'est même pas arrivés à dépasser le petit morceau au-dessus de la station intermédiaire à Hinterstoder, on s'est réatterris en haut.

[00:14:04] **Lucian Haas:** Donc sur le plateau moyen de la zone. Exactement, c'est ça. Mais vous avez déjà décollé tout en haut. C'est vrai, mais... Mais l'angle de portance n'a pas réussi à passer par-dessus la crête à l'avant.

[00:14:12] **Daniela Altmann:** Exactement, donc aucune chance. Et ça s'est bien amélioré avec le temps, mais ce qui était dommage, c'étaient les années 90 à 92, 93. Les bons appareils étaient évidemment dangereux et il y en a eu plusieurs qui ont fait des chutes avec. Ensuite, les premières aile de distance sont arrivées, comme la Nova Phantom et, et, qui étaient aussi très délicates. Et là, il y a malheureusement eu énormément d'accidents. Et cette époque est, heureusement, derrière nous.

[00:14:39] **Lucian Haas:** Est-ce que tu t'es déjà fait tomber d'une manière ou d'une autre ?

[00:14:42] **Daniela Altmann:** Non, en fait pas. Je peux dire que j'ai survécu à ma carrière de façon assez heureuse. Avec le parapente, j'étais déjà un peu plus prudente. Si j'avais fait cette bêtise en parapente, ce que j'ai fait avec l'aile à l'époque quand j'étais débutante, je ne l'aurais probablement pas survécu.

[00:14:59] **Lucian Haas:** Mais à l'époque, tu ne savais pas que c'était de la connerie. Tu ne l'as réalisé qu'après coup et tu t'en es sorti par chance, en te disant que ça s'était bien passé, alors qu'après, tu as compris dans quoi tu te mettais vraiment, probablement. Donc

[00:15:10] **Daniela Altmann:** la période dangereuse, si tu ne comprends pas, c'était quand tu vas à la montagne par exemple malgré le Föhn, alors que tous les autres disent non, ou quand tu ne vois pas qu'une perturbation froide arrive. Et si je n'avais pas eu le club de Windisch-Görsten pour m'entourer, je n'aurais probablement pas survécu au deltaplane. Et c'était mon avantage. Toute cette histoire de Föhn, de perturbations froides, d'orages, je l'ai évitée en faisant du biplan.

[00:15:34] **Lucian Haas:** Si tu voles ici maintenant, à quelle fréquence arrives-tu vraiment à te dire : je peux me faire un vol de plaisir moi-même ?

[00:15:42] **Daniela Altmann:** Oui, comme je l'ai dit, quand je fais du tandem, c'est toujours le cas, c'est toujours un vol de plaisir parce que tu as la joie du passager. Et à Hinterstoder, tu as vu, ce sont des vols en tandem très généreux et magnifiques. Ça doit être vraiment sympa, je dois dire. Et ça doit aussi être un plaisir pour mon pilote. Sinon, pour moi, voler, c'est quand j'ai mon calme et que je n'ai pas besoin d'être quelque part, mais que je suis libre, alors là, c'est du vol de plaisir pour moi. Ou en automne, on fait souvent des randonnées avec les élèves, on monte à pied parce que le téléphérique ne fonctionne pas. Alors bien sûr, je peux aussi redescendre en vol avant. C'est un pur plaisir, mais je dois être en bas à un moment donné, parce qu'il faut ensuite briefier les élèves qui attendent en haut.

[00:16:20] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que le vol t'apporte personnellement ?

[00:16:23] **Daniela Altmann:** Pour moi, c'est le calme et l'absence de stress. Le vol n'est pas une question de manœuvres de stationnement, comme beaucoup le font, monter cinq ou six fois, replier, remonter. Un beau vol, un vol tranquille, même s'il ne dure pas longtemps, compte beaucoup plus que si je dois monter trois ou quatre fois.

[00:16:40] **Lucian Haas:** Alors, c'est plutôt quelque chose de méditatif, presque, ça sonne comme ça, non ?

[00:16:43] **Daniela Altmann:** Le deltaplane est méditatif, parce que d'abord, tu montes ton deltaplane pendant une heure, toujours dans le même ordre, tu t'assois en haut, tu attends jusqu'à ce que tu espères qu'il y ait de la thermique, parce que sinon, avec le deltaplane, tu te retrouves tout de suite en bas et tu ne fais qu'un seul vol. Et le pilotage au sol devrait aussi être aussi calme et méditatif, mais bien sûr, pendant la formation, les élèves doivent acquérir une routine et on n'obtient cette routine que par des décollages. Et c'est pour ça qu'on veille bien, pendant la formation, à ce que ça avance un peu quand la météo est favorable, qu'il puisse faire plusieurs décollages, pas sur une seule journée, mais quand même, quand il vient, plusieurs décollages. Et après, ça devrait plutôt aller vers le calme, pour qu'ils puissent aussi décompresser du stress du travail. C'est pour ça que beaucoup de gens le font quand ils ont du stress au travail ou à la maison, et ça ne sert à rien, bien sûr, de décompresser trois ou quatre fois de suite.

[00:17:34] Alors, un beau vol suffit et le tour est joué.

[00:17:38] **Lucian Haas:** Est-ce que tu vois que beaucoup de pilotes arrivent au point de dire qu'ils pratiquent le pilotage d'une manière où ils le considèrent vraiment comme

[00:17:47] ... contemplative, calme, pour se détendre ? Ou est-ce que l'idée de performance est encore beaucoup trop répandue ?

[00:17:53] **Daniela Altmann:** Oui, comme je veille spécifiquement à Hinterstow à ce que tous les pilotes soient égaux, il n'y a pas cette notion de performance. Donc, personne ne regarde quelqu'un de travers parce qu'il n'a pas encore fait de distance depuis dix ans. Et ça ne compte pas. Chacun doit déterminer par lui-même ce qui lui fait plaisir. Du coup, il n'y a aucune pression, ni de la part des pilotes, ni de la mienne, ni de celle des élèves. Et si quelqu'un se contente de descendre ou de faire un vol d'accompagnement sans aucune ambition de faire de la distance, c'est aussi correct.

[00:18:19] **Lucian Haas:** Et quand tu vois les clients qui viennent ici, ceux qui n'apprennent pas avec toi et qui n'ont peut-être pas ta philosophie du vol — on est quand même influencé par son instructeur d'une certaine manière, probablement, et ça se transmet. Mais quand tu dis que des clients viennent ici pour voler à Hinterstow pour la première fois, est-ce que tu remarques qu'ils ont une autre approche ?

[00:18:42] **Daniela Altmann:** Pas forcément une autre attitude, mais je comprends bien que quand on a une semaine de vacances dans une zone de vol, la priorité est évidemment de voler et non de faire de la randonnée ou de visiter des villes, mais malgré tout, ça ne sert à rien. On ne peut voler que s'il y a de bonnes conditions météo et il n'y a aucune pression, mais la compréhension est là : quand je fais des vacances de vol, je veux voler. Je veux dire, je vais souvent quelque part, à Lanzarote ou à Tenerife, et s'il ne fait pas beau pour voler, alors je vais voir les plantations de cactus ou faire des dégustations de vin ou regarder les cochenilles. Mais quand il y a du beau temps pour voler, ils veulent voler. Et je comprends tout à fait. Mais qu'il y ait une pression sur la durée ou la distance parcourue par quelqu'un, ça ne devrait évidemment pas être le cas.

[00:19:22] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il existe des trucs comme XContest et le VXC pour les pilotes allemands et tout ça ? Est-ce que tu remarques que dans ta... je ne sais pas comment tu orientes ton école de pilotage, mais qu'ils sont peut-être trop attirés par ça et qu'ils regardent toujours en se disant : « Mais j'ai déjà fait tel ou tel point » ou autre chose comme ça ?

[00:19:44] **Daniela Altmann:** Ce n'est pas du tout le cas dans mon école de pilotage. Je n'ai même pas un GPS-Vario correct parce que ça ne m'intéresse pas du tout. Ça peut biper, ça suffit. Et bien sûr, les élèves évoluent et se forment des petits groupes. Mais ce n'est pas comme si je formais absolument quelqu'un dans cette direction. On a déjà des cours de thermique, des cours de cross-country ou des cours de maniement au sol. Mais chez nous, tout cela se sépare. L'un devient plutôt un alpiniste, il a aussi un équipement d'alpinisme et y accorde plus d'importance, et les pilotes de cross-country entre eux, ils communiquent et échangent déjà entre eux. Mais pratiquement, c'est un groupe tout à fait différent.

[00:20:27] **Lucian Haas:** Est-ce que les pilotes de cross-country volent aussi beaucoup depuis Hintersturde, ou est-ce qu'ils cherchent plutôt d'autres sites de décollage où ils disent que c'est bien mieux pour le cross-country ?

[00:20:36] **Daniela Altmann:** Oui, c'est lié aux saisons. Donc au printemps, Micheldorf et le Sender sont certainement meilleurs parce qu'il y a moins d'humidité. La base est aussi plus haute là-bas, à Windisch Gersten, souvent d'environ 200 mètres. Donc pour le vol de distance, c'est certainement très bien là-bas à Windisch Gersten. Mais plus l'année avance, plus tu dois monter haut pour trouver une connexion thermique. À un moment donné, Micheldorf est mort pour le vol de distance, parce que tu n'es pas très haut. Le Sender à Windisch Gersten ne fait pas tout à fait 1300 mètres et là, ça devient déjà serré. Et à Hintersturde, on n'a pas seulement les 1850 mètres d'altitude, mais aussi des vallées étroites avec des rochers escarpés et une bonne thermique. Donc on vole presque toute l'année en thermique à Hintersturde. Même en décembre, on peut voler en thermique. Et la saison du vol de distance commence chez nous déjà en février à Hintersturde.

[00:21:26] Mais tout ça a ses avantages et ses inconvénients. Les hautes montagnes, beaucoup de neige, beaucoup d'humidité, une base nuageuse pas très haute. Et dans notre région, on a trois zones de vol à disposition, aussi vers Enztal, le Stoderzinken, qui sont certainement de meilleurs sommets pour le vol de ligne par rapport au Hintersturde à certaines périodes de l'année. Et un bon pilote choisit toujours la montagne qui lui convient le mieux à ce moment-là.

[00:21:48] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a eu une période où tu étais toi-même très intéressé par le vol de distance, ou est-ce que ça n'a jamais été ton truc ?

[00:21:55] **Daniela Altmann:** En ce qui concerne le parapente, je dois dire jamais, parce qu'un deltaplaneur a peur sous le parapente. J'ai malheureusement bien commencé le deltaplane, mais ensuite, les compétitions ou les parcours sont, disons, un peu tombés à l'eau par manque d'intérêt. Et oui, j'ai eu de beaux vols, mais je n'ai pas fait de vraies compétitions de parcours avec le deltaplane. Et le gros défaut, c'est que le deltaplane a de moins en moins été enseigné lors de la formation, alors que le parapente de plus en plus. Et si tu mets un deltaplaneur sous un parapente, comme c'était à l'époque, ça monte et ça descend, on ne peut pas accélérer et on ne sait pas où on va. Donc pendant longtemps, on ne se sent pas à l'aise en tant que vrai deltaplaneur sous le parapente, sous ce truc tout mou où on ne progresse pas d'un mètre, pour dire en allemand.

[00:22:42] Mais avec les petites ailes qu'il y avait et avec le vol en biplace, il y a un peu plus de pression dans le voile, alors ça passe.

[00:22:50] **Lucian Haas:** Si je te comprends bien, au fond de toi, tu es toujours une pratiquante de deltaplane.

[00:22:54] **Daniela Altmann:** C'est vrai, mais ça fait longtemps que je n'ai pas fait de deltaplane. Même la formation en deltaplane a pas mal diminué. Donc au début, j'avais encore des élèves de deltaplane. En termes de passion, de sensation de vol, d'effort physique, le deltaplane est bien différent du parapente bien sûr. Mais la légèreté, la simplicité et ce que les parapentes peuvent faire aujourd'hui ont totalement changé. Au début, c'étaient vraiment, je peux le dire, des sacs, des sacs en toile pour dire en allemand. Mais maintenant, on peut déjà parler de parapente comme d'un appareil de vol. Et l'évolution n'a pas seulement été vers la performance, mais aussi vers la sécurité. Et là, le parapente a bien sa place. Parce que les vrais deltaplanistes volent de mars jusqu'à peut-être août, septembre, et après ça devient sans intérêt. Et

entre-temps, le parapente est aussi très beau.

[00:23:43] **Lucian Haas:** Tu viens de dire qu'en tant que kiter, tu te sens en insécurité sous le parapente. Est-ce que c'est encore le cas aujourd'hui, que tu te sens parfois en insécurité sous le parapente parce que tu te dis que c'est juste un sac tout mou ? Ou est-ce que ça a complètement changé avec l'expérience ?

[00:23:58] **Daniela Altmann:** Ça a évolué avec les années, surtout avec les appareils de plus en plus performants et rapides. Enfin, je ne me sens pas en insécurité sous l'appareil. Mais une aile de deltaplane, où tu peux donner un peu de gaz quand elle est vide, ce n'est tout simplement pas du parapente. Mais avec les années, je me sens en sécurité et c'est aussi amusant. Par contre, j'ai eu beaucoup de reconversions. Passer de deltaplaniste à parapentiste, en tant que moniteur de vol, c'est presque plus difficile que si un piéton venait. Parce que c'est totalement différent. Un deltaplaniste fait un pas et ça doit coller. Il doit donner du gaz. Un deltaplaniste ne regarde pas vers le haut, il regarde l'aile. Et s'il y a un vide ou de la turbulence quelque part, il donne du gaz. Il doit donner du gaz. Donc, en fait, c'est le contrôle du parapente et on le remarque déjà pendant la formation.

[00:24:44] Et quand on me dit : « Je suis pilote de deltaplane, je peux avoir une réduction ? », je réponds généralement : « Non, tu payes 50 euros de plus. »

[00:24:50] **Lucian Haas:** Parce que ça prend plus de temps pour qu'il arrive à ce niveau, non ?

[00:24:53] **Daniela Altmann:** Oui, parce que même pour la direction, un pilote de deltaplane doit compenser. Donc il dirige, il lâche, il contre, il dirige à nouveau. C'est vraiment très différent de quand tu diriges un parapente et qu'il doit faire le geste du deltaplane. S'il était un bon pilote de deltaplane, il va y arriver, parce que c'est tout autre chose. Et inversement, c'est pareil. Un parapente, s'il avance vers l'avant, devant la sellette, il donne du gaz alors qu'il y a de l'herbe, et quand ça devient critique, il doit encore donner du gaz, sinon il ne peut plus diriger. Donc c'est encore tout autre chose. En deltaplane, tu ne peux pas lever les yeux pour faire un contrôle visuel. Ou si ça devient turbulent, on stabilise l'aile et le deltaplane donne du gaz. Et c'est pour ça que j'ai en fait plus de travail avec la reconversion qu'avec quelqu'un qui débute.

[00:25:37] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a des choses pour lesquelles tu dirais qu'on profite, en tant que parapentiste, d'avoir un peu de connaissances en deltaplane ?

[00:25:45] **Daniela Altmann:** Ce qu'on remarque pendant la formation, c'est que quand il s'agit ensuite de l'altitude ou du vol en thermique, ils sont mieux lotis. Donc, pour la reconversion, le problème c'est surtout le décollage et l'atterrissage. En l'air, la thermique, le virage, le tour, il peut le faire. Ce n'est plus si grave. Mais quand il s'agit de la zone d'exercice, ou même de la répartition de l'atterrissage, ce n'est pas un problème. Mais le décollage, c'est déjà difficile. C'est difficile pour la reconversion.

[00:26:13] **Lucian Haas:** As-tu déjà reconverti des gens du parapente vers le deltaplane ? Oui, je l'ai déjà fait aussi. Est-ce qu'il y a aussi des difficultés ?

[00:26:20] **Daniela Altmann:** Je viens de dire la même chose. Enfin, du parapente vers le delphin, il reste toujours derrière le harnais. Il ne part jamais vers l'avant avec le centre de gravité. Il reste souvent dans la courbe aussi longtemps qu'il faut jusqu'à ce qu'il s'encastre, au lieu de se remettre en équilibre. Donc, ça n'a aucun avantage pour la reconversion de connaître l'autre appareil. Le seul avantage, c'est qu'en altitude, il n'a pas peur du vide et qu'il a plus de facilité pour le vol en thermique.

[00:26:45] **Lucian Haas:** Parce qu'on connaît déjà à peu près le flux d'air et on sait ce que ça fait quand on entre dans une thermique, par exemple. C'est comment le vol en thermique dans le Hinterstoder ? Est-ce qu'il y a des particularités ?

[00:26:55] **Daniela Altmann:** Il y a des mois où on se dit que ça vole comme des frigos. Là, t'as pas besoin de vario.

[00:27:01] Et Hinterstoder, la thermique est toujours bonne quand le soleil est sorti. Micheldorf est plus exigeant. C'est plus bas là-bas. Il faut tout de suite chercher très prudemment avec un vario pour réussir à monter, sinon tu te retrouves direct à l'atterrissage. Et à Hinterstoder, il y a des gens qui volent exprès autour de la thermique parce qu'elle est trop

forte pour eux. Mais on peut qualifier la thermique à Hinterstoder de forte de mars à juillet. Serrée et agressive. Et au fil de l'année, elle devient de plus en plus étendue, plus douce, et elle reste super fluide jusqu'en décembre. Donc les plus beaux vols, les plus calmes, on en a soit le soir, soit en été à partir d'octobre, septembre, octobre.

[00:27:43] **Lucian Haas:** Pourquoi est-ce qu'il y a une telle thermique ici ?

[00:27:45] **Daniela Altmann:** Oui, parce que... Comment tu expliques ça ? Si tu regardes les montagnes, là-bas les rochers, du terrain de haute montagne, des hauts sommets et une vallée étroite qui se referme, qui remonte à l'arrière. Et tout ce qui monte par thermique est en bas. Ça aspire depuis les vallées. Donc, avoir sept ou huit mètres de barbe, c'est normal chez nous.

[00:28:05] **Lucian Haas:** Normal ? Normal. Comment tu fais alors avec les élèves-pilotes ?

[00:28:08] **Daniela Altmann:** Voler le matin et laisser passer la thermique. Il y a des conditions météo, des anticyclones très forts ou des situations où il fait déjà tout aussi chaud à l'atterrissage et au décollage depuis plusieurs jours, ou il n'y a quasiment aucune différence. Dans ces cas-là, on ne peut pas s'attendre à beaucoup de thermique. Et sinon, les élèves font un ou deux vols le matin. Là, il faut donner un coup de collier avec un groupe pour que le dernier n'ait pas trop de thermique. Ensuite, il y a... soit ils rentrent, soit il y a une pause plus longue. Puis on remonte avec le dernier trajet et on fait un beau vol en soirée. Donc pendant cette période principale de thermique, je dirais selon la saison, de 12h à 16h, on n'a en fait aucun élève dans les airs.

[00:28:47] **Lucian Haas:** Et les tandems ? Tu les fais quand même ?

[00:28:50] **Daniela Altmann:** Heureusement, j'ai des pilotes en tandem très expérimentés, des vieux de la vieille. Un ou deux plus jeunes. Mais mes pilotes en tandem ne volent pas principalement pour l'argent, donc ils ne sont pas sous pression. On n'a donc pas à s'inquiéter quand un pilote en tandem décolle. Il peut juger par lui-même. Et à Hinterstadt, chaque passager fait un beau vol. On fait au moins 1200 mètres de dénivelé. Le panorama est magnifique. Et s'il y a un peu de portance, il aime bien sûr voler plus longtemps et faire des virages. On ne demande pas non plus de supplément si on vole plus longtemps. Si le passager dit qu'il veut descendre, alors on descend. Mais sinon, le pilote a assez de temps pour dire : d'accord, on vole 45 minutes, une heure ou une demi-heure, selon les conditions. On ne peut pas réserver ça à l'avance.

[00:29:35] **Lucian Haas:** Mais est-ce que ce n'est pas le cas quand il y a tellement de thermique que les co-passagers se sentent mal assez rapidement ou autre chose ?

[00:29:42] **Daniela Altmann:** Alors, il est simplement éjecté, il fait une traversée de vallée. Peut-être qu'il peut encore attraper un peu de quelque chose là-bas sur le Gegenberg ou l'Oettlberg. Il n'a pas besoin de faire un tour forcé là-dedans. Donc, chaque passager décide. Mais si c'est assez mouvementé, alors il est simplement éjecté sur le bord et il regarde s'il peut encore en récupérer un peu en sortant. Sinon, il reste aussi 25 minutes en l'air. Donc pour certains, un vol calme suffit vraiment. Chaque passager est différent. Et le pilote, c'est son rôle, il doit procurer du plaisir à un passager et pas à lui-même.

[00:30:12] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu as fait de spécial à Hinterstoder ? Est-ce qu'il y a des vols particuliers dont tu te souviens super bien parce que c'était un moment vraiment spécial pour toi ?

[00:30:24] **Daniela Altmann:** Je peux juste dire que je vole depuis longtemps, mais chaque vol est différent. C'est chaque passager ou c'est toujours quelque chose d'autre. Je ne m'ennuie jamais. Et bien sûr, il y a aussi de beaux vols d'automne, très calmes. Et je suis de toute façon plutôt quelqu'un qui aime les bouteilles après la bouteille de thermique calme, là où tout le monde, je veux dire, pardon, les pilotes de cross-country avec deux GPS et avec des préservatifs oraux en bas, et là Dani gratte encore un peu prudemment tout autour. Mais bien sûr, il y a aussi des jours où tu te dis, waouh, là ça devient vraiment corsé. Et alors tu te tiens au versant et tu espères que le passager, que ça va tenir le coup. Si le vent dit, alors à l'atterrissage, pas comme ça, mais comme ça, alors tu réfléchis une seconde. Mais il n'y a pas eu de vol où j'aurais eu peur ou pas au plan B ou autre chose, mais de la thermique extrême avec de la thermique d'automne bien lisse et plate ou là où les arbres changent de couleur.

[00:31:17] L'hiver est très beau. Je ne peux pas dire qu'il y a eu un vol particulier, je n'ai jamais eu d'accident ou d'atterrissage en arbre dans ce genre de situation. Ça veut dire que je n'ai pas de vol traumatisant en mémoire, il n'y a que de beaux souvenirs et bien sûr de gentils passagers qui s'amusent, ou des jeunes cools qui font ça pour la troisième fois et qui tapotent leur casque pour savoir s'ils aiment ça. Mais niveau émotions, le vol en tandem est vraiment super. Ou aussi les élèves, quand ils atterrissent après leur premier vol en hauteur, je crois que tu en as emmené hier. Ils ont le sourire, ils sont contents, et c'est comme ça que ça devrait être.

[00:31:54] **Lucian Haas:** Par rapport à ce que tu viens de dire, les gros pilotes de distance avec leurs conditions originales, ils ont déjà atterri et toi tu tiens encore. C'est quoi ton truc pour réussir à bien tenir dans une thermique faible ?

[00:32:07] **Daniela Altmann:** Le petit coup de pied au cul. Enfin, au fond, c'est juste chercher un peu, regarder et ne pas vouloir forcer. Si ça ne passe pas, ça ne passe pas. Et quand ça passe, on gratte juste un petit peu autour, et en fait, c'est presque plus sympa que ce que j'ai dit tout à l'heure quand les frigos volent, parce que là, tout le monde se met dessus.

[00:32:25] **Lucian Haas:** Mais est-ce que tu as aussi des techniques particulières, genre, ah, je mets aussi le poids vers l'extérieur, ou ces trucs secrets — enfin, quoi veut dire secret, mais dont certaines personnes disent : « Oui, il y a encore des astuces spéciales et tout ça ». Et autre chose ?

[00:32:39] **Daniela Altmann:** Il n'y a pas de tricks. Je veux dire, il faut simplement regarder avec quel matériel on vole, combien de virages on descend. Il se peut que si on se penche, il faille un peu s'appuyer de l'autre côté. Il y a des ailes qui, en fait, quand tu les laisses sortir à l'extérieur, elles aspirent dans la thermique. Je veux dire, chacun doit décider par lui-même en fonction de son sellette et trouver sa propre technique. Et c'est ça qui est beau, que tout ne soit pas toujours pareil. Alors, maintenant, inventer un truc genre "je tourne mieux à droite ou à gauche", c'est juste, comment dire, une question de ressenti. Tu dois simplement le faire sur place par toi-même. Et chacun a une aile différente, une sellette différente, un côté préféré différent. Avec ça, la discussion est de toute façon inutile.

[00:33:20] **Lucian Haas:** Ça veut dire que pour toi, c'est plutôt... enfin, "plutôt" veut dire que tu es une pilote instinctive, si on peut dire. Je fais toujours la distinction : il y a les pilotes "théoriques" qui essaient d'expliquer tout et de trouver une théorie, et c'est pour ça qu'ils sont comme ça. Et puis il y a les autres, qui vont à la montagne, pointent leur nez dans le vent et disent : "aujourd'hui, ça vole", puis ils sortent et ils volent super bien. Et si tu leur demandes pourquoi c'est là, ils te répondent : "Bah oui, parce que c'était évident que ça montait devant". Mais tu dis : "Mais pourquoi ?". Alors ils ne peuvent pas te l'expliquer, parce que c'est évident pour eux, parce qu'ils disent : "Bah, mon nez m'a dit que ça montait devant".

[00:33:56] **Daniela Altmann:** Je pense plutôt appartenir à cette catégorie. Non, comme je l'ai dit, je ne suis même pas capable d'expliquer un GPS ultra-moderne à quelqu'un, parce que je n'en ai pas besoin. Je ne suis pas non plus le genre de skieuse qui analyse son trajet après coup pour voir à quelle hauteur et où elle a fait des virages, et, et, et. Ce sont des spécialistes qui ont le temps de s'occuper de tout ça. Mais je suis plutôt une skieuse instinctive et parfois je pars carrément sans matériel et je monte de la même façon, au moins pour le Hinterstoder. Et avec ça, oui, je suis un peu éloignée de cette catégorie. Je dirais que je monte, j'observe, je regarde le vent, d'où il vient, la position du soleil, je prends en compte la saison, l'humidité, et puis j'essaie une fois, je vois, et ensuite je planifie.

[00:34:41] Ça peut bien se passer, ça peut mal se passer, alors on réessaiera.

[00:34:44] **Lucian Haas:** Mais tu regardes aussi la météo sur Internet tous les matins ?

[00:34:48] **Daniela Altmann:** Mais chaque pilote doit le faire de toute façon, sinon on n'irait pas voler. Donc, d'abord, il y a la carte météo au sol, ensuite bien sûr les conditions de vent, et on regarde aussi comment se sont passés les derniers jours, ce que la carte météo annonce pour les jours à venir, et après on fait son plan. L'important, c'est que je parte toujours en sachant à quoi m'attendre et que je ne dise pas : les autres vont voler, moi aussi je vais voler et chacun choisit son propre risque. Parce qu'après une baisse de température très forte ou un front froid, les élèves m'appellent souvent déjà pour dire : demain il fera beau, demain on va voler. Non, je suis désolée, demain on ne va pas voler après le dos du front. Parce qu'on va attendre encore un peu. Parce que c'est

[00:35:25] **Lucian Haas:** tropique

[00:35:27] **Daniela Altmann:** et trop thermique. Et l'autre pilote de ligne dit : « Chef, il pleut, demain j'ai besoin de vacances, il y a du relief, je vais y aller. » Et donc, chacun doit un peu examiner ses propres limites, ce qui lui fait plaisir.

[00:35:41] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que ce serait, est-ce que tu pourrais imaginer ne plus pouvoir voler ?

[00:35:47] **Daniela Altmann:** Il y a d'autres beaux sports aussi, mais là, je ne peux pas me l'imaginer. Même si je ne vole pas souvent pendant la saison ou que je ne viens plus autant en tant que moniteur de vol, j'ai toujours mon deltaplane qui traîne par exemple. Donc je ne donne pas mon deltaplane, mon sellette. La possibilité d'aller voler est là, et aussi avec le parapente. J'ai toujours une aile quelque part qui convient à mon poids. Et je ne peux pas me l'imaginer, il faudrait qu'il se passe quelque chose physiquement pour que je ne puisse plus voler.

[00:36:16] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui te manquerait ?

[00:36:18] **Daniela Altmann:** Le fait de voler.

[00:36:21] En fait, le calme, le fait d'être au-dessus et la liberté. Comme je l'ai dit, ce qui ne me manquerait pas maintenant, c'est de pouvoir dire après : « Waouh, je suis là et j'y suis allé en volant », mais simplement de pouvoir marcher en montagne, regarder un peu et pouvoir redescendre en volant.

[00:36:35] **Lucian Haas:** Être simplement soi-même, en toute liberté, à ce moment précis.

[00:36:38] **Daniela Altmann:** Just me, and if it goes up a bit, that's good; a calm, beautiful glide in autumn is just as nice. That's actually enough from a flying perspective.

[00:36:46] **Lucian Haas:** Bien, Dani, alors je te souhaite d'en faire encore beaucoup de ces beaux vols.

[00:36:49] **Daniela Altmann:** Oui, j'ai déjà un certain âge, mais je pense que je vais encore le faire pendant quelques années. Ça

[00:36:54] **Lucian Haas:** Voler. C'est aussi ça qui est beau avec le vol, qu'on peut en fait voler relativement longtemps.

[00:36:58] **Daniela Altmann:** Oui, il faut dire qu'on voit souvent les pré-retraités comme les élèves les plus adorables, parce qu'premièrement, ils ont le temps, deuxièmement, ils ont l'argent et troisièmement, ils ont les genoux en compote. Ils ne veulent plus redescendre de la montagne. Et du coup, la formation est déjà beaucoup plus détendue, parce qu'il n'a aucun stress sur le fait de le faire en une semaine, deux semaines ou en deux mois. Et là, on est en fait les élèves les plus adorables.

[00:37:17] **Lucian Haas:** J'ai lu, je ne sais plus où, c'était dans une école de pilotage, ils organisent une fois par an un voyage en avion, spécialement pour les plus de 65 ans je crois ou quelque chose comme ça. Et là, l'instructeur a aussi dit que c'était le voyage le plus relaxant de tous, parce qu'ils veulent tous juste faire un beau vol une fois par jour, ils sont tous de bonne humeur et

[00:37:38] **Daniela Altmann:** alors c'est

[00:37:38] **Lucian Haas:** et ils seront parfaitement satisfaits de leur premier vol et personne ne dira que ce n'était pas le cas ou que j'étais trop tôt en bas ou autre chose, parce qu'ils ne volent de toute façon pas plus d'une heure et ils diront vraiment que ce genre de voyage en avion est le meilleur. On dirait donc que ce genre d'école de pilotage est aussi le meilleur.

[00:37:55] **Daniela Altmann:** Il faut simplement lever le pied pendant la formation. Je veux dire, le cours est payé. Peu importe pour nous combien de temps il dure. Et comme je l'ai dit, si j'ai de la chance, on fait souvent revenir les gens, même si c'est censé être leur limite pour la semaine. Parce qu'on a les beaux vols. Et après le cours, ils sont de toute façon intégrés à notre grande famille derrière l'école et ne sont pas tout à fait seuls. Ça colle très bien. Et s'il a besoin de plus de temps, il en a besoin. Mais souvent, c'est le stress de l'élève lui-même qui dit : « maintenant que j'ai le cours, je n'ai plus de temps ». Et là, je dis généralement : « si tu n'as plus de temps après, tu n'as pas non plus de temps pour voler ». Donc, peu importe quand il le termine. Et je pense que c'est aussi souvent professionnel : quand on enlève le stress et

le « il faut », ça ne court plus vraiment après soi.

[00:38:38] **Lucian Haas:** Quel était ton élève le plus âgé jusqu'à présent que tu as eu ici ?

[00:38:43] **Daniela Altmann:** Plus de 70 ans. Et en tant que pilote, il faut bien sûr... ça dépend, on a des pilotes plus âgés qui sont vraiment en forme, aussi mentalement et physiquement. Mais il peut aussi arriver qu'un pilote soit en forme à cet âge et qu'il ne soit plus aussi vif mentalement deux ans plus tard. Ça fait aussi partie de la responsabilité du moniteur de dire à quelqu'un que ce sport n'est plus pour lui. Parce qu'après la formation, il est seul et peut se blesser. Certains sont de toute façon assez raisonnables et remarquent, même s'ils ont peut-être déjà un peu volé auparavant, que ce n'est plus le bon sport. Simplement à cause de la concentration, du tri des suspentes, de la réaction. Et à part ça, on n'a pas vraiment de pilote très âgé, qui serait au-dessus de 80 ou 85 ans.

[00:39:31] Alors, un pilote qui a volé la dernière fois à Micheldorf va avoir 80 ans dans deux ans et il dit : « Quand j'aurai 80 ans, j'arrête, parce que le décollage et tout le reste ne fonctionne plus très bien. » Mais pendant la formation, tant qu'il est en forme, on regarde ça sur la pente d'entraînement, et là, il faut que l'instructeur décide si c'est encore un sport, parce qu'il se retrouve seul sur la montagne.

[00:39:54] **Lucian Haas:** À quel point est-ce que ça t'est déjà arrivé de dire vraiment à des gens : non, je préfère laisser tomber ?

[00:40:00] **Daniela Altmann:** Ça arrive tout le temps, mais ça ne dépend pas de l'âge. Ça n'a aucune importance.

[00:40:04] **Lucian Haas:** Il y a aussi des trentenaires qui sont tellement maladroits que tu te dis que l'aviation n'est pas faite pour eux. Non, ça n'a rien à voir.

[00:40:09] **Daniela Altmann:** Ça n'a rien à voir avec le manque de dextérité, mais si je ne me sens pas bien en l'air, je n'ai pas besoin de voler à 1200 mètres d'altitude. Donc, si je remarque qu'il y a un peu de peur, je veux dire, le respect c'est toujours bien, mais de la peur avec, ou je ne dis pas spécifiquement que la femme ou l'homme vole juste parce que c'est une femme, ça ne sert à rien. S'il ne s'amuse pas là-haut, alors c'est plus sage, je dis toujours, va faire de la plongée, c'est aussi un beau sport.

[00:40:32] **Lucian Haas:** Maintenant, quand tu gères l'école de vol seule, en tant que femme, est-ce que tu remarques que tu es perçue différemment par les élèves ou autre chose, par rapport à ce que tu as peut-être vu dans d'autres écoles où il y a un homme comme instructeur ? Est-ce que ça fait une différence ?

[00:40:47] **Daniela Altmann:** Il y a toujours eu des avantages. Quand j'étais jeune et jolie, on m'a toujours aidée tout de suite, puis j'ai eu une période un peu compliquée entre deux, où je n'étais plus si jeune mais pas encore vieille, là c'était difficile avec les aides, mais maintenant je suis assez vieille, on dit toujours que la vieille Dani m'aide, donc tout a ses avantages. Mais on ne fait pas de différence pendant le cours, que ce soit un homme ou une femme. Je ne pense pas que le parapente soit un sport où les femmes devraient avoir une réduction, c'est un sport à part entière pour les deux, et même les femmes sont peut-être mieux loties sur le plan émotionnel. Je ne vois donc aucune différence, je donne généralement à fond et je n'ai pas encore eu d'élève qui aurait eu un problème d'autorité parce que je suis une femme, parce que je dis toujours : s'il ne m'écoute pas, c'est lui qui va se faire mal, pas moi.

[00:41:35] C'est très simple, et maintenant la jeunesse arrive, comme la Nina que tu as rencontrée, mais sinon, j'ai principalement des pilotes de biplanes et des moniteurs. Dans le secteur, chez nous en Autriche, les femmes sont encore un peu plus rares qu'en Allemagne.

[00:41:49] **Lucian Haas:** Est-ce que tu remarques, sur ces longues années, une évolution dans la façon dont les élèves-pilotes se comportent ? Est-ce que ça a un peu changé avec le temps, par exemple dans leur approche, dans leur entraide ou autre chose ? Est-ce qu'il y a eu une période où tu te disais qu'il y avait surtout des individualistes, et maintenant on voit revenir plus de gens qui disent : « Ah, on veut aussi faire du Hike and Fly et voler ensemble en groupe », et qu'ils se comprennent un peu différemment en tant que pilotes ?

[00:42:16] **Daniela Altmann:** Eh bien, au début, l'école de vol était plus petite, c'était plutôt comme un club. Puis il y a eu, je dirais vers 2017 ou 2018, 2019, un peu de monde dans un certain âge qui était très centré sur soi. Genre, je vais

voler et si on ne me laisse plus voler parce que je ne respecte pas les zones d'interdiction de vol, alors il se peut qu'ils aient simplement dit : « Bon, si je ne peux plus voler ici, je vais voler ailleurs », ou genre « on enlève ton aile, je veux décoller maintenant ». Maintenant, une nouvelle génération arrive depuis quelques années, qui se regarde plus, qui est plus prévenante et qui utilise aussi un peu son cerveau, en se disant que peut-être que les jeunes voudront aussi utiliser la zone de vol un jour et ne penseront pas seulement à eux. Genre, je ne volerai peut-être plus dans quelques années, mais le terrain et la zone doivent être préservés pour les futurs pilotes, ainsi que la possibilité de monter à la montagne et de simplement redescendre quelque part, ce qui, je pense, n'est pas si facile en Allemagne, le Hike and Fly.

[00:43:16] **Lucian Haas:** Non, il n'y a que des zones de décollage définies par la commune. Et si nous...

[00:43:19] **Daniela Altmann:** si on fait attention, on va finir par avoir le problème des propriétaires terriens ou des autorités qui diront : « pas de parapente ici ». Mais ça ne vient pas seulement du parapente, ça concerne tous les usagers de la forêt, parce qu'on est de plus en plus nombreux. Mais la forêt, elle, reste de la même taille. Donc il y a plus de vététistes, plus de randonneurs en raquettes, plus de parapentistes. Pour les animaux et pour la forêt, ça ne devient pas plus facile, et si tout le monde ne fait pas un peu attention aux autres, ça ne va bientôt plus être possible. Il faut que chacun fasse attention aux besoins de l'autre. Parce qu'un parapentiste devrait peut-être se demander ce dont un chasseur a besoin. Ce que ça signifie quand on vole sur l'Oettlberg et que les animaux arrivent avec une heure de retard pour le nourrissage.

[00:44:04] Ou en hiver, les bêtes doivent se lever parce qu'un parapente passe au-dessus et que quelqu'un veut les prendre en photo. Ou encore, notre zone d'interdiction de vol n'est pas officielle, elle est due à la chasse et aux animaux qui s'y trouvent ; du coup, pendant la période importante en automne, quand il n'y a plus rien à gagner, je dois faire un peu attention sur les distances et peut-être renoncer à dix minutes de vol. Et comme ça, tout fonctionnerait.

[00:44:28] **Lucian Haas:** Tu viens de dire que tu as l'impression que la nouvelle génération est globalement un peu plus précautionneuse avec ça. À quoi est-ce dû ?

[00:44:37] **Daniela Altmann:** Je pense que c'est aussi dû à l'école de pilotage et surtout aux jeunes gens qui sont à nouveau plus serviables. Et peut-être aussi au fait qu'un pilote qui a un peu plus de vols fait plus attention à celui qui en a moins. On essaie aussi de leur apprendre que quand quelqu'un sort de la formation, je dis : « C'est bon, je vais avec lui ». Et il fait attention à ce qu'on retrouve cette compréhension qu'on n'est pas seul là-haut, mais qu'on est avant tout une communauté. Je dis toujours : « Regarde qu'il s'en sorte bien ». Parce que s'il reste coincé dans un arbre, ça prend beaucoup plus de temps pour le sortir que si tu l'aides au décollage. Ça revient maintenant et ça va s'améliorer encore. Et je pense qu'à Hinterstadt, c'est de toute façon le cas : tout le monde fait un peu attention aux autres.

[00:45:15] **Lucian Haas:** Bien, Dani. Merci pour la discussion et pour le récit.

[00:45:20] **Daniela Altmann:** Oui, on est peut-être un peu une école de vol différente et on n'a pas vraiment cette envie de formation en cross-country. Donc, l'accent n'est pas mis là-dessus. Je dis toujours que ça se développe de toute façon tout seul. Quelle direction il va prendre. Et ça fonctionne aussi très bien. L'important, c'est d'avoir du plaisir, d'être en sécurité, de rester attentif et peut-être aussi de dire à un autre pilote : « Hé, ce que tu fais là, c'est pas très bien ». Et c'est important que les gens s'entraident à nouveau un peu. Parce que le parapente a toujours été, ou est peut-être, un sport que l'on peut pratiquer seul. Et la deltaplane a toujours été un sport d'équipe. En tant que deltaplaniste, on est rarement seul quelque part sur la montagne et rarement seul pour récupérer le matériel. Et ça vient un peu de la deltaplane. C'est bien quand les parapentistes ne courent pas toujours tout seuls quelque part.

[00:46:05] **Lucian Haas:** Ce serait peut-être une partie où l'on pourrait dire qu'en tant que parapentiste, on peut vraiment apprendre quelque chose des deltaplanistes.

[00:46:11] **Daniela Altmann:** On peut toujours apprendre quelque chose des deltaplanistes.

[00:46:15] **Lucian Haas:** Tout à l'heure, on en a déjà parlé, ce qu'on peut peut-être apprendre au niveau du vol, si on peut en tirer quelque chose ou autre. Mais là, ce serait quelque chose où tu dirais que, d'un point de vue d'état d'esprit, c'est forcément quelque chose par lequel les deltaplanistes peuvent peut-être, justement parce qu'on fait plus attention les uns aux autres, qu'on fait des tests de harnais ensemble et tout le reste, ce qui permet peut-être aux pilotes de parapente

de vraiment faire plus attention les uns aux autres

[00:46:35] **Daniela Altmann:** Et c'est quelque chose où, d'un point de vue d'état d'esprit, les parapentistes peuvent peut-être, justement parce qu'on fait plus attention les uns aux autres, qu'on fait des tests d'accrochage ensemble et tout le reste, vraiment plus se faire confiance et rester soudés en tant que parapentistes. Et

[00:46:37] **Lucian Haas:** surtout aussi

[00:46:37] **Daniela Altmann:** le calme. Parce que comme je l'ai dit, la dérive a énormément de petites pièces individuelles et tu la montes toujours de la même manière. Tu fais ça pendant plus de dix ans, toujours de la même façon. Donc là, le risque d'oublier quelque chose n'est pas vraiment présent. Et pour le parapente, il y a très peu de choses. Mais là aussi, il faudrait toujours faire de la même manière et prendre un peu de temps au décollage pour vérifier que tout est en place et que tout tient bien. Et là, on revient déjà vers la dérive. La communauté, quand il en manque un, c'est aussi habituel chez nous quand des gens sont en l'air. Je sais qu'en fait tout le monde est là, mais il faut aussi qu'il puisse voler. Que si, par exemple, on n'atterrit pas sur l'atterrissage, qu'on se manifeste quelque part et qu'on dise : « oui, j'ai atterri ailleurs, je vais prendre une bière ». Et pas qu'on rentre simplement chez soi en se disant : « bon, il doit être quelque part ». Et ça, il faudrait que ça revienne un peu.

[00:47:24] **Lucian Haas:** Que l'esprit de ton école de vol continue de se répandre. Parce que c'est, je pense, une approche très, très belle. Merci à toi. Je t'en prie, avec plaisir.

[00:47:37] C'était le 87e épisode de Podz-Glitz avec Daniela Altmann. Si vous voulez en savoir plus sur les possibilités de vol à Hinterstoder et sur l'école de vol de Dani, vous trouverez dans les notes de l'épisode quelques liens complémentaires. Les notes sont, comme toujours, publiées sous forme de post sur mon blog de parapente Lu-Glitz. L'adresse est www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz s'écrit L-U moins G-L-I-D-Z.

[00:48:06] Podz-Glitz et Lu-Glitz ne tombent pas du ciel, d'ailleurs. Pour qu'ils sortent, j'y mets beaucoup de temps, de cœur et de travail. La recherche professionnelle, la rédaction, l'enregistrement, le montage, l'hébergement et bien d'autres choses doivent aussi être financés d'une manière ou d'une autre. Je serais très heureux que tu y contribues en tant que contributeur. Tu pourras découvrir comment faire très simplement sur le site du blog Lu-Glitz, précisément sur la page Soutenir.

[00:48:36] Je m'appelle Lucian Haas. Le prochain épisode du podcast est déjà en préparation. À bientôt. Ciao.