

Der Umsteiger

Podz-Glidz 90 — Werner Luidolt

Published	2022-09-02
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glitz/der-umsteiger-werner-luidolt-podz-glitz-90
Duration	01:15:17
Speakers	Lucian Haas, Werner Luidolt
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0090-der-umsteiger-werner-luidolt.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	39 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	20
Show notes	20
Transcript	20
Français	37
Show notes	37
Transcript	38

Deutsch

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

Show notes

Werner Luidolt war einer der besten Segelflieger Europas. Auf dem Höhepunkt stieg er aufs Gleitschirmfliegen um.

Manche Segelflugpiloten bezeichnen uns Gleitschirmflieger einfach nur als Teebeutel. Weil wir für sie scheinbar bewegungslos in der Luft hängen. Wenn man mit über 100 km/h durch die Lüfte rauscht, Streckenflüge von mehr als 1000 Kilometer absolviert, problemlos 70 Kilometer bis zum nächsten Bart gleiten kann und bei einem 30er Gegenwind nur lächelnd mit den Schultern zuckt, darf man sich auch durchaus überlegen fühlen.

Umso erstaunlicher ist, zumindest aus der Sicht von eingefleischten Segelfliegern, der Schritt, den der Österreicher Werner Luidolt vollzog. Auf dem Höhepunkt seiner Segelflugkarriere – das war 2008, als er mit 39 Jahren einen der damals weltweit renommiertesten Wettbewerbe gewonnen hatte – stieg er einfach um: aus der Pilotenkanzel ins Gleitschirmgurtzeug, ohne jemals wieder zum Segelflug zurückzukehren.

Was ihn dazu trieb, das erzählt Werner Luidolt in dieser 90. Folge von Podz-Glitz. Natürlich geht es darin viel um den Vergleich und die Vorzüge vom Segel- und vom Gleitschirmfliegen – und was beide Disziplinen voneinander lernen könnten.

Werner hat aber noch mehr interessante Geschichten zu bieten. In der Szene bekannt ist er als Herausgeber wertvoller Thermik- und Talwind-Karten des Alpenraumes. Als Grafiker hat er die neue Designlinie der Nova-Schirme entworfen. Kürzlich hat er auf einer Reise Einblicke in die Gleitschirmszene des Iran gewonnen. Zudem gilt er als der Erfinder des großen Stoderzinken-Dreiecks. Dabei spielte übrigens seine Segelflug-Erfahrung eine wichtige Rolle.

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: Wager with Angels | Künstler: Nathan Moore

No Copyright Audio Library

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

Links:

- Homepage: <https://www.wernerluidolt.com/>
- Viento.aero: <https://www.viento.aero/>
- 1081-km-Segelflug im Barron Hilton Cup:
<https://www.onlinecontest.org/olc-3.0/barronhilton/flightinfo.html?dsId=481946>
- Geschichte des Stoderzinken-Dreiecks:
<https://teamblog.nova.eu/wenn-eine-vision-zur-wirklichkeit-wird-25144-km-fai-dreieck-vom-stoderzinken/>
- Design der Nova-Schirme: <https://www.nova.eu/de/news-stories/artikel/news/neues-schirm-design/>

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2022/09/podz-glitz-90-der-umsteiger.html>

Transcript

[00:00:01] **Werner Luidolt:** Segelflieger verstehen oft Gleitschirmflieger nicht, warum sie es machen, das ist einfach eine ganz andere Welt und warum man von einem Segelflugzeug zurücksteigt auf Gleitschirmfliegen auf so eine unglaublich schlechte Leistung und eigentlich ist es ja gefährlich und das könnte ja klappen und weiß nicht was, das war schon am Anfang sehr schwierig, weil ich echt nicht verstanden worden bin, aber am Ende muss man auf sich selbst schauen und schauen, was tut dann gut, was macht dann Spaß, was beglückt dann.

[00:00:39] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Werner Luidolt. Und ich bin Lucian Haas.

[00:00:54] Manche Segelflugpiloten bezeichnen uns Gleitschirmflieger einfach nur als Teebeutel, weil wir für sie scheinbar bewegungslos in der Luft hängen. Wenn man mit über 100 km/h durch die Lüfte rauscht, Streckenflüge von mehr als 1.000 km absolviert, problemlos 70 km bis zum nächsten Bad gleiten kann und bei einem 30er Gegenwind nur lächelnd mit den Schultern zuckt, darf man sich auch durchaus überlegen fühlen. Umso erstaunlicher ist, zumindest aus der Sicht von eingefleischten Segelfliegern, der Schritt, den der Österreicher Werner Luidolt vollzog. Auf dem Höhepunkt seiner Segelflugkarriere, das war 2008, als er mit 39 Jahren einen der damals weltweit renommiertesten Wettbewerbe gewonnen hatte, stieg er einfach um.

[00:01:39] Aus der Pilotenkanzel ins Gleitschirmgurtzeug. Ohne jemals wieder zum Segelflug zurückzukehren. Was ihn dazu trieb, das erzählt Werner Luidolt in dieser 90. Folge von Podz-Glitz. Natürlich geht es darin viel um den Vergleich und die Vorzüge vom Segel - und vom Gleitschirmfliegen. Und was beide Disziplinen voneinander lernen könnten. Werner hat aber noch mehr interessante Geschichten zu bieten. In der Szene bekannt ist er als Herausgeber wertvoller Thermik- und Talwindkarten des Alpenraums. Als Grafiker hat er die neue Designlinie der Nova-Schirme entworfen. Kürzlich hat er auf einer Reise Einblicke in die Gleitschirmszene des Iran gewonnen. Zudem gilt er als der Erfinder des großen Stoderzinkendreiecks.

[00:02:24] Dabei spielte übrigens seine Segelflugerfahrung eine wichtige Rolle. Wenn dir Podz-Glitz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, erfährst du auf der Website meines Blog-Schlugleits. Und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:45] Werner, was bitte ist der Baron Hilton Cup?

[00:02:50] **Werner Luidolt:** Der Baron Hilton Cup ist eigentlich eine alte Einrichtung bei den Segelfliegern, die der Baron Hilton, das ist der Opa von der Berges Hilton, vor 30 Jahren gemeinsam mit Helmut Reichmann, dem bekannten deutschen Segelflieger, begründet hat. Das war damals ein Wettbewerb, der immer über zwei Jahre gelaufen ist und über die ganze Welt ausgerichtet wurde. Da ging es darum, dass man in einer bestimmten Segelflugzeugklasse nach einem bestimmten Regelwerk ein großes FVI-Dreieck oder Dreieck fliegt. Und derjenige, der den Punkt der höchsten Flug in diesen zwei Jahren macht, ist von Baron Hilton dann eingeladen worden nach Nevada auf die Baron Hilton Ranch, zum Segelfliegen eine Woche lang.

[00:03:43] **Lucian Haas:** Und du hast diesen Baron Hilton Cup einmal gewonnen?

[00:03:46] **Werner Luidolt:** Genau. Also ich habe den gewonnen.

[00:03:48] **Lucian Haas:** Wann war das?

[00:03:49] **Werner Luidolt:** Das war 2008. Und das Spannende war, das war eigentlich der allerletzte Baron Hilton Cup. Weil der Baron Hilton war damals schon 83 Jahre alt. Und er hat gesagt, er möchte den Baron Hilton Cup beenden, solange er noch fit ist und das selbst entscheiden kann. Und so war das eigentlich für mich schon sehr spannend, weil es eben der letzte war und schon ein besonderes Auszeichnen war. Und innerhalb der Segelfliegerwelt war das schon ein sehr begehrter Preis, den eigentlich sehr viele Piloten weltweit gewinnen wollten.

[00:04:29] **Lucian Haas:** Das heißt aber, du warst zu jener Zeit einer der erfolgreichsten Segelflieger der Welt oder zumindest Österreichs, kann man das so sagen?

[00:04:37] **Werner Luidolt:** Naja. Dieser Preis wurde jetzt nicht gewonnen. In meiner Klasse nicht nur weltweit ausgeschrieben, sondern da hat es Regionen gegeben. Weil du kannst jetzt ja die Regionen von, also du kannst jetzt zum

Beispiel Amerika von den Leistungen her nicht vergleichen mit Europa, mit den Alpen oder mit Australien. Ich habe damals gewonnen in einer Segelflugklasse in der 15 Meter Rheinklasse. Das ist wie es bei den Gleitschirmfliegern, die ENB, also ENB, ENC, END Klassen gibt, gibt es bei den Segelfliegern auch verschiedene Leistungsklassen. Und ich habe das gewonnen mit der Klasse. In der Rheinklasse und in Europa. Das heißt die Europa-Liga sozusagen. Und dann waren eben drüben in Amerika waren dann Piloten aus Europa,

[00:05:22] aus Amerika, Asien und Australien und ich glaube Afrika. Also es gibt mehrere Regionen, wo das eben ausgeschrieben worden ist.

[00:05:33] **Lucian Haas:** Dann kann man sagen, okay, der erfolgreichste Segelflieger Österreichs dieser Zeit so ungefähr. Oder einer der erfolgreichsten. Ja,

[00:05:40] **Werner Luidolt:** oder vielleicht sogar Europas in der Klasse, weil ich habe in die Europawertung in der Rheinklasse gewonnen. Und das war relativ spannend, weil die großen Flüge, die richtig großen Flüge vom Bernd Hilton Cup werden als FI-Dreiecke geflogen. Und Österreich ist eigentlich nicht so, dass du wirklich ganz, ganz, ganz große FI-Dreiecke fliegen kannst. Also es geht schon, aber sehr selten. Die großen FI-Dreiecke werden eigentlich in Spanien meistens geflogen. Ich habe dann das noch ein bisschen anders. Du kannst anstatt von einem FI-Dreieck auch ein flaches Dreieck fliegen, hast aber einen anderen Faktor und musst dementsprechend weiter fliegen als ein FI-Dreieck. Also ich habe eigentlich ganz ein großes flaches Dreieck geflogen, was eigentlich bis jetzt seit 2008 eigentlich eines der größten flachen, thermisch geflogenen Dreiecke in Österreich überhaupt ist.

[00:06:33] Habe bis jetzt da keiner weiter geflogen.

[00:06:35] **Lucian Haas:** War das denn nur in Österreich oder bist du dann den Alpenhauptkamm längs geflogen? Quasi bis in die Schweiz hinein und so?

[00:06:42] **Werner Luidolt:** Ja, da muss man schon relativ groß fliegen. Also meine Strecke war dann angemeldet 1.083 Kilometer.

[00:06:48] **Lucian Haas:** Oh wow.

[00:06:49] **Werner Luidolt:** Das bedeutet, also ich wohne im eigenen Enztal. Das ist in der Nähe von Schladming, in der Mitte von Österreich. Und das flache Dreieck muss da eigentlich, da wird Österreich eigentlich zu klein. Also ich bin von mir gestartet um halb zehn, Vormittag Lokalzeit und bin geflogen nach Osten Richtung Wien zu Hohenwand. Das ist quasi von den Ostalpen so ziemlich das letzte Eck. Habe dann an der Hohenwand gewendet und bin dann von dort 530 Kilometer waren es, glaube ich, in eine Richtung nach Westen geflogen. Also war bei den Heimenflugplatz vorbei Richtung Schweiz. Über den Flüeller Pass drüber bis kurz vor Desentes. Das ist ungefähr 20 Kilometer östlich vom Oberalpenpass auf Höhe von Vierwaldstättersee in der Schweiz.

[00:07:38] Und dann wieder zurück zu mir nach Eigen.

[00:07:40] **Lucian Haas:** War das dein größter oder weitester Segelflug, den du jemals gemacht hast?

[00:07:46] **Werner Luidolt:** Es war mein weitester, ja. Die Schwierigkeit bei so einem Segelflug ist natürlich die Dimension und das Wetter. Also du hast sehr selten Wetterlagen, wo du so früh starten kannst. Wo das Wetter homogen ist von Osten bis in den Westen. Wo du wirklich ständig gute Bedingungen hast. Also das Wetter muss passen. Und das war damals eigentlich eine Wetterlage, die, wo ich sage, immer noch alle so fünf bis zehn Jahre einmal vorkommt. Es war eine Omega-Lage. Es war damals eine Wetterlage, wo wir fünf Tage hintereinander 1.000 Kilometer geflogen waren in einem Segelflugzeug. Das kommt sehr selten vor. Und es war eine spezielle Wetterlage. Ich habe gebockert.

[00:08:25] Es hat alles funktioniert, was ich mir vorgestellt habe. Und ich habe es dann einfach umgesetzt.

[00:08:30] **Lucian Haas:** Und es hat funktioniert.

[00:08:34] Wenn du sagst, das war aber das Größte. Danach hast du gar nicht mehr so viel mit dem Segelflugzeug ausprobiert? Oder gar nicht mehr so viele große Strecken damit gemacht?

[00:08:44] **Werner Luidolt:** Nein, es war für mich so ein Höhepunkt. Ich habe mein ganzes Segelfliegen immer sehr viel auf Weitfliegen ausgelegt. Und der Bernd-Hilton-Cup war eigentlich so ein Ziel von mir. Den Bernd-Hilton-Cup gewinnst du nicht einfach so. Das hat ja einen Leistungsaufbau an sich. Das musst du dafür machen. Du kannst nicht einfach sagen, ich fliege jetzt 1.000, 1.000 Kilometer. Sondern du brauchst das richtige Flugzeug. Du musst in der Lage sein, das zu fliegen. Du musst vorher einige große Strecken fliegen haben. Das dauert Jahre, bis man sich eigentlich dorthin entwickelt. Ich habe den dann gewonnen.

[00:09:24] Und habe dann eigentlich so etwas erlebt wie, ich habe das Ziel erreicht. Und irgendwie habe ich dann mein Ziel verloren. Also meine... Was soll ich jetzt weitermachen? Und ich habe es auch ein bisschen übertrieben. Ich bin eigentlich dann oft nur noch fliegen gegangen, wegen der Leistung. Und wegen dem Rekord. Und habe eines verloren. Ich habe meine Lust am Fliegen verloren. Also die Freude am Fliegen. Das war eigentlich so stark leistungsorientiert und auf diesen Bernd-Hilton-Cup hin fokussiert.

[00:09:59] Und dann ist das Ganze irgendwie abgefallen von mir. Und ich habe dann ein ganz schräges Erlebnis gehabt. Ich war dann nämlich drüben beim Bernd-Hilton. Das Jahr darauf bin ich eingeladen worden. Und die Bernd-Hilton-Range muss man sich vorstellen, das ist in Nevada. Und das ist ein paradiesisches Gebiet zum Streckenfliegen. Also Basishöhe 6.500 Meter. Und da kannst du 1.000 Kilometer mit einem Segelflugzeug in 6 Stunden fliegen. Also unglaublich schnelle Schnittgeschwindigkeiten.

[00:10:29] Und ich bin dort geflogen. Und ich war mit einem Flugzeug auf 6.000 Meter oben. Mit Sauerstoff. Und bin herum geflogen. Und bin im Flieger drinnen gesessen. Und habe das Gefühl gehabt. Okay. Und das war es jetzt. Ich habe keine Freude mehr gehabt am Fliegen. Es war ganz schräg. Und ich habe echt eine Sinnkrise gehabt, was da jetzt los ist. Jetzt habe ich das große Ziel erreicht. Und eigentlich freut es mich gar nicht mehr. Und das war für mich ganz eine schwierige Phase damals.

[00:11:02] Wahrscheinlich gibt es da einen Begriff dazu. Das kann man vielleicht irgendwie. Besser verstehen, wenn man sich mit solchen Sachen beschäftigt. Aber für mich war es eben wirklich am Höhepunkt. Eigentlich habe ich für mich beschlossen, dass ich jetzt weniger Segelfliegen oder gar nicht mehr Segelfliegen werde.

[00:11:16] **Lucian Haas:** War das der Grund oder mit der Auslösung, dass du dann aufs Gleitschirmfliegen gewissermaßen umgestiegen bist?

[00:11:23] **Werner Luidolt:** Nein. Das Gleitschirmfliegen hat mich immer schon interessiert. Ich habe meinen Gleitschirmflugschein relativ früh gemacht. Das heißt, ich habe meinen Flugschein 2004, glaube ich, gemacht. Ich bin aber relativ wenig dazugekommen. Weil ich eben den Segelfliegen auch nicht gemacht habe. Weil ich es untergeordnet habe.

[00:11:37] **Lucian Haas:** Das Segelfliegen hast du aber dann schon vor dem Gleitschirmfliegen gemacht? Genau. Okay. Ich

[00:11:42] **Werner Luidolt:** habe 1989 zum Segelfliegen angefangen.

[00:11:44] **Lucian Haas:** Das ist also relativ jung. Da warst du dann 1920, irgendwie sowas.

[00:11:47] **Werner Luidolt:** 20 war ich, ja. Mit 20 Jahren. Ja, ich habe dann 2004 eben den Gleitschirmflugschein gemacht. Das war eben damals eine Phase. Wir Segelflieger haben eigentlich gesagt, naja, wenn man Segelfliegen kann, dann kann man Gleitschirmfliegen auch. Da haben wir das alle ausprobiert. Und da habe ich auch meinen Schein gemacht. Bin aber eben nie geflogen. Und dann habe ich eben, nachdem ich bei Bernhilden drüben war in Nevada, war ich wieder einmal bei meiner Flugschule den Flugschein verlängern. Den Gleitschirmflugschein. Den habe ich immer wieder verlängert. Ich bin dann am Übungshand gegangen und habe eben Flüge gemacht. Und habe damals einen neuen, also einen A-Schirm, einen Schulungsschirm gekriegt. Und habe festgestellt, dass der Schirm, dass das unglaublich viel sich verändert hat gegenüber 2004. Ich habe auf einmal einen Schirm gehabt, der total easy zum Fliegen war.

[00:12:33] Der ganz wenig leine. Der keinen gehabt hat. Der super gestartet ist. Der Leistung gehabt hat gegen früher. Ich habe das Gefühl gehabt, ah, das macht mir Spaß. Und dann habe ich mir bei der Flugschule gleich einen Schirm ausgepackt. Und bin bei uns am Loser gefahren. Und bin fliegen gegangen. Und dann habe ich einen Abendflug gehabt,

wo ich ganz spät mit der letzten Abendsonne an einem kleinen Hügel am mittigen Board ausgehobelt habe. Und dann ist ein Vogel zu mir hergekommen. Ganz knapp zu mir. Und dann habe ich mich mit diesem Vogel, der ganz flach steht in der Sonne, aufgehobelt. Und da habe ich auf einmal, habe ich es wieder gespürt. Das.

[00:13:15] **Lucian Haas:** Das was?

[00:13:16] **Werner Luidolt:** Das Gefühl. Das Schöne. Diese Leidenschaft eigentlich. Dieses, warum ich eigentlich fliege. Und das war so ein Mikroerlebnis. Aber es war für mich so einschneidend, weil es so tief gegangen ist. Und das war ganz einfach. Das war so einfach mit dem Schirm zu fliegen. Irgendwer ist fast alleine geflogen. Ich habe mit dem Vogel gekurbelt. Und da hat es mich elektrisiert. Also mir sind da fast die Tränen gekommen. Es war wirklich emotional sehr aufwühlend. Nach dieser ganzen Geschichte. Das ist ja eine Geschichte, die sich über Jahre entwickelt hat. Seitdem lässt es mich nicht mehr los eigentlich. Es

[00:13:53] **Lucian Haas:** war dann fast wie eine Wiedergeburt so ungefähr.

[00:13:55] **Werner Luidolt:** Genau, ja. Das hat mich auch wieder dort hingeführt, wo ich eigentlich herkomme. Weil ich komme ja eigentlich nicht von Segelfliegen. Ich komme ja von Modellfliegen. Also ich habe ja als Kind schon angefangen eigentlich. Und ich habe diesen spielerischen Zugang eigentlich bei Modellfliegen gehabt. Also ich habe Freiflugmodelle gehabt. Ich habe ferngesteuerte Modelle gehabt. Das war ein spielerischer Zugang. Und das war ein ganz einfaches Fliegen. Und das Gleitschirmfliegen. Dieser eine Flug hat mich dann wieder auf einmal dort zurückgebracht. In diese Jugenderinnerung. In dieses schöne, einfache. Darum tue ich jetzt auch so gern Paragliden. Weil das Spielerische ist einfach das für mich Beglückende. Das ist unglaublich faszinierend für mich. Macht mir Spaß.

[00:14:41] Jeden Tag immer ohne Ende. Das ist einfach super.

[00:14:44] **Lucian Haas:** Gehst du denn heute noch manchmal Segelfliegen? Nein. Gar nicht mehr? Nein.

[00:14:48] **Werner Luidolt:** Es ist total interessant. Das

[00:14:50] **Lucian Haas:** ist wie so ein abgeschlossenes Kapitel für dich?

[00:14:53] **Werner Luidolt:** Absolut, ja. Für meine Segelfliegerkollegen war das total schwierig. Weil die haben das überhaupt nicht verstehen können, was da mit mir los ist. Wenn du quasi auf einmal aufhörst zum Segelfliegen und Gleitschirmfliegen tust. Es ist alles Gleitschirmfliegen, Segelfliegen. Gleitschirmfliegen ist ja sehr konträr. Und Segelflieger verstehen oft Gleitschirmflieger nicht, warum sie es machen. Das ist einfach eine ganz andere Welt. Und warum man von einem Segelflugzeug zurücksteigt auf Gleitschirmfliegen auf so eine unglaublich schlechte Leistung. Und eigentlich ist es ja gefährlich und es könnte klappen und weiß nicht was. Das war schon am Anfang sehr schwierig, weil ich echt nicht verstanden worden bin. Aber am Ende muss man auf sich selbst schauen. Und schauen, was tut einem gut. Was macht dann Spaß? Was beglückt einen? Was bringt dann weiter?

[00:15:39] Für mich war einfach das Kapitel echt abgeschlossen.

[00:15:42] **Lucian Haas:** Mit deinen Kenntnissen von im Grunde beiden Welten könntest du ja ein guter Botschafter sein. Was würdest du jeweils den anderen erklären? Wo liegen die im Grunde sowas wie die jeweiligen Vorzüge beider Flugsportarten? Fangen wir mal mit dem Segelfliegen an. Ich bin jetzt Gleitschirmflieger. Du erklärst mir mal, warum ich unbedingt mal Segelfliegen müsste.

[00:16:01] **Werner Luidolt:** Na ja, als Gleitschirmflieger würde ich sagen, diese unglaublichen Gleitwinkel und die unglaubliche Leistung von einem Segelflugzeug musst du mal in echt erleben. Weil ein Segelflugzeug ist ein hochgezüchtetes Gerät. Du kannst mit denen unglaublich weite Strecken effizient überwinden. Und das ist für einen Gleitschirmflieger fantastisch. Ich kann mich erinnern, ich habe einmal einen Segelflug gehabt, wo ich 300 Kilometer in eine Richtung geflogen bin. Das ist von mir. Bis zum Adelberg, das ist weit. Mit zwei Aufwinden. Das heißt zweimal kurbeln. Also alles mit Linienfliegen, mit Aufwinden mitnehmen, mit gerade Ausflug, mit effizienter Flugtechnik. Aber insgesamt zwei Aufwinde. Das ist natürlich ein Extremfall.

[00:16:46] **Lucian Haas:** Das ist also Faktor 1 zu 10. Also wir als Gleitschirmflieger können, wenn das alles gut läuft, manchmal auch mit zwei Aufwinden vielleicht 30 Kilometer weit kommen. Mit etwas Wind vielleicht noch im

Hintergrund. Ja. Aber dann ist das jetzt so, das Zehnfache kann man damit so einem, mit einem Segelflieger schaffen. Kann

[00:17:01] **Werner Luidolt:** man machen. Ja, das geht, ja. Oder du denkst beim Gleitschirmfliegen, beim Segelfliegen denkst du ja in viel größeren Dimensionen. Das heißt, wenn ich einen Aufwind habe beim Segelfliegen, dann denke ich, was mache ich in 50 Kilometer? Oder was mache ich in 70 Kilometer? Das sind Dimensionen, die muss man als Gleitschirmflieger einmal erfassen. Das ist unglaublich. Und der Gleitwinkelblick, für mich das größte Problem war mit dem Gleitschirm. Ich habe einen kalibrierten Gleitwinkelblick gehabt vom Segelflieger. Und der ist natürlich unglaublich flach. Und ich habe beim Gleitschirm am Anfang Enttäuschungen gehabt, die waren für mich unglaublich. Also ich bin von einem Berg zum anderen Berg nicht gekommen. Ich habe es fast nicht glauben können. Und wenn der Talwind gekommen ist, das war für mich unglaublich. Und dann das Gleitschirmfliegen auch zu erleben, dass der Wind, zum Beispiel der Gegenwind, wenn man 20 km Gegenwind hat,

[00:17:50] ist für den Segelflieger eigentlich unerheblich, macht nichts. Ich habe mich mit Talwinde als Segelflieger eigentlich auch fast nicht auseinandergesetzt. Das war für mich kaum ein Thema.

[00:18:01] **Lucian Haas:** Auch weil du in der Regel drüber fliegst?

[00:18:03] **Werner Luidolt:** Weil man drüber fliegt, man ist selten so weit unten. Beziehungsweise wenn du einen Gegenwind hast, einen Talwind, dann ist es für den Segelflieger relativ unkompliziert, weil die Polare vom Segelflugzeug sind sehr flach. Und wenn du jetzt das beste Gleiten bei 90 hast und du hast jetzt 20 km Gegenwind und du fliegst dann für mich als 110 oder 120, dann ist die Leistung immer noch unglaublich gut. Das heißt, das macht nur in ganz extremen Fällen, wo es auf den letzten Meter ankommt, merkst du das. Aber in Wirklichkeit ist der Talwind unerheblich.

[00:18:36] Und das müsste man als Gleitschirmflieger einmal erleben. Das ist ein faszinierendes Erlebnis, glaube ich. Das würde ich empfehlen.

[00:18:43] **Lucian Haas:** Und wenn ich jetzt Segelflieger bin, welches faszinierende Erlebnis beim Gleitschirmfliegen musst du mir jetzt an - oder würdest du mir dann anpreisen?

[00:18:51] **Werner Luidolt:** Beim Segelfliegen bist du in deiner Kanzel drinnen. Das heißt, du bist eigentlich von der Außenwelt auf eine Art und Weise ein bisschen abgeschottet. Das heißt, du kriegst eigentlich nicht unmittelbar mit, was draußen passiert. Aber beim Gleitschirm, da hörst du viel mehr. Die Luftgeräusche beim Helm, was du da aufnimmst und die Gerüche. Und die Intensität von Aufwind in einem Gleitschirm ist unglaublich dichter als in einem Segelflieger.

[00:19:19] Und ich finde, das müsste man einmal als Segelflieger erleben, wie lebendig die Luft eigentlich ist und wie viel los ist in der Luft. Du siehst ja auch beim Gleitschirmfliegen ständigen Rutsch. Du siehst so viele Sachen durch die Gegend fliegen. Und da dieses kleinräumige Fliegen, wo du dich an minimalsten kleinen Hängen halten kannst und wegkurbeln kannst. Da hast du ja tausendmal mehr Aufwinde für einen Gleitschirm als für einen Segelflieger. Weil viele Aufwinde, die ein Gleitschirmflieger mitnimmt, die kann ein Segelflieger gar nicht kurbeln. Die kann er nur nutzen, damit er den Gleitwinkel streckt, aber kurbeln kann er es nicht. Das heißt, diese unglaubliche Aufwind-Auf-Vielfalt, die in der Luft sind, müsste man als Segelflieger einmal erleben.

[00:20:02] **Lucian Haas:** Wenn wir jetzt von so zwei unterschiedlichen Welten sprechen, wo man wirklich sagt, okay, das Erlebnis ist ein anderes, aber auch das, was man mit den gegebenen Bedingungen machen kann, ist ein so anderes. Würdest du trotzdem sagen, dass man als Gleitschirmflieger von einem Segelflieger etwas lernen kann? Oder sind das wirklich so getrennte Welten, dass man sagen kann, nee, es ist einfach doch etwas anderes, da kann man nicht so viel von direkt übertragen?

[00:20:27] **Werner Luidolt:** Na, kann man schon übertragen. Es ist zum Beispiel so, ich versuche den Flugstil von Segelfliegern aufs Gleitschirmfliegen zu übertragen. Ich war beim Segelfliegen immer darauf bedacht, Linien zu fliegen und einen möglichst kleinen Kurbelanteil zu haben. Das heißt, das ist nicht gekennzeichnet von einem ultraschnellen Vorausflug, der Point-to-Point geht, sondern der ist wirklich geländeorientiert, windorientiert und versucht, die Gleitstrecke zu maximieren und den stärksten Wert dann zu kurbeln. Und das Gleiche mache ich auch beim

Gleitschirmfliegen. Das heißt, ich versuche, die Gleitsstrecke zu maximieren und den stärksten Wert dann zu kurbeln. Das heißt, ich versuche, den Gleitschirmfliegen dann zu maximieren und den stärksten Wert dann zu kurbeln. Und dann die stärksten Werte zu selektieren und einfach die effizienteste, beste Linie zu fliegen. Und das ist auch bei mir, mein Flugstil ist ja auch so, ich habe einen Gleitschirm, ich fliege kaum, also ich brauche kaum Vollgas vom Schirm.

[00:21:16] Ich fliege meine meisten Strecken mit Halbgas. Und obwohl ich mit B-Schirmen fliege, wo du da richtig Gas geben könntest, auch wenn es ein bisschen schwieriger zum Fliegen ist, ich brauche es nicht, weil mein Flugstil für mich so effizient ist, dass ich trotzdem schnelle Schnitte fliege, ohne dass ich immer Vollgas gebe.

[00:21:33] **Lucian Haas:** Weil du zwischendrin so wenig kurbelst. Du fliegst einfach die Linien so, dass du halt wenig Höhe verlierst und die kannst du dann entsprechend schnell fliegen.

[00:21:40] **Werner Luidolt:** Genau. Und das habe ich von Segelfliegen übernommen, diese Linienwahl und dieses Linienfinden und im Gelände lesen, wo welche Möglichkeiten drinnen sind. Und das kann ich beim Gleitschirmfliegen sehr gut umsetzen. Oder auch zum Beispiel unter einer Wolke fliegen. Also ein Segelfliegen besteht ja aus Delfinflug, wo du unter einer Wolke sehr viel geradeaus fliegst und einfach im stärksten Teil unter einer Wolke dein Steigen mitnimmst. Und im Gleitschirmfliegen mache ich das ganz gleich. Das heißt, ich fliege jetzt nicht wahllos eine Wolke an oder Wolkenstraße, sondern bin da wirklich sehr selektiv und versuche mit dem Gleitschirm wirklich die beste Linie unter der Wolke zu finden und zu treffen.

[00:22:19] **Lucian Haas:** Gibt es denn Sachen, wo du sagen würdest, du kamst ja vom Segelfliegen, bist dann aufs Gleitschirmfliegen umgestiegen und hast das immer mehr gemacht. Dass du sagen würdest, trotzdem beim Gleitschirmfliegen hat sich so ein bisschen deine Herangehensweise an die Fliegerei über die Jahre dann doch noch weiter verändert? Und wenn ja, in welchen Punkten?

[00:22:37] **Werner Luidolt:** Für mich ist der Wind immer wichtiger geworden beim Gleitschirmfliegen. Beim Segelfliegen habe ich das jetzt beim normalen Streckenfliegen nicht so stark beachtet, aber beim Gleitschirmfliegen ist einfach der Wind ein essentielles Thema. Ich bin viel aufmerksamer geworden, was der Wind macht, aus welcher Richtung er kommt, wie man einen Hang anfliegt, damit man safe wekommt, wie man mit dem Gleitschirm ist man gezogenermaßen immer sehr tief oder oft im Relief drinnen, wie intelligent macht man Flugaufbau, dass man im richtigen Moment am richtigen Ort den richtigen Triggerpoint findet. Und da bin ich viel, viel aufmerksamer geworden. Das war beim Gleitschirmfliegen, beim Segelfliegen nicht in dieser Dichte quasi notwendig. Und das unterscheidet auch das Gleitschirmfliegen von Segelfliegen für mich sehr stark, weil ich sage mal, die Intensität von einem dreistündigen Gleitschirmflug, Streckenflug,

[00:23:32] entspricht für mich der Intensität von einem zehnstündigen Segelflug. Das heißt, das ist für mich unglaublich dicht, das Gleitschirmfliegen. Also das fordert mich ungemein.

[00:23:42] **Lucian Haas:** Das heißt, du bist auch nach drei Stunden Gleitschirmflug, wärst du heute so fertig, wie du nach zehn Stunden Segelflug warst?

[00:23:48] **Werner Luidolt:** Also körperlich, geistig? Ja, kann man so sagen. Also ein zehnstündiger Gleitschirmflug ist für mich, sehr beglückend, aber ich bin am Ende leer. Und das hat auch mit dem zu tun, wie ich mich mit dem Fliegen beschäftige. Ich gehe halt sehr weit rein und erlebe das sehr intensiv, so einen Flug. Das Segelfliegen ist auf eine Art und Weise relativ fehlerverzeihend. Du kannst, wenn eine Abschottung ist oder wenn der Wind ein bisschen stärker ist, kannst du, wenn es keine Sonne gibt, fliegst du halt 20 Kilometer weiter zum nächsten Board. Es ist ein bisschen fehlertolerant, sage ich einmal. Aber mit dem Gleitschirm wissen wir eh, wenn die Sonne weg ist oder du machst einen Fehler, oder du bist einmal im Däumwind drinnen, hast du einfach tausend Möglichkeiten, wo du am Boden stehen kannst. Und das fordert mich in meinem Wissen und in meinem Können schon sehr stark,

[00:24:38] dass man sich schon sehr anstrengt. Es fordert mich, es füllt mich aus, es ist einfach

[00:24:43] **Lucian Haas:** intensiv und dicht. Würdest du denn, wenn man das jetzt so betrachtet, könnte man fast sagen, die wirklich guten Gleitschirmflieger sind im letzten Ende sogar vielleicht die besseren Piloten als die Segelflieger? Von dem Leistungsanspruch, den sie selber erfüllen? Also der

[00:24:59] **Werner Luidolt:** Leistungsanspruch ist schon... Also ein guter Gleitschirmflieger könnte schon ein guter Segelflieger sein, das schon. Aber ich habe auch manche erlebt, die sehr gute Gleitschirmflieger waren, die zum Segelfliegen angefangen haben und das Gleitschirmwissen dann gar nicht so umsetzen haben können zum Segelfliegen. Also die Erwartungshaltung war sehr groß und am Ende ist eigentlich verhältnismäßig wenig rausgekommen.

[00:25:25] **Lucian Haas:** Weil sie das ganze Wissen von Mikrometeorologie und Lokalwinden und sonst was in der Segelfliegerei gar nicht richtig annehmen konnten. Unter Umständen,

[00:25:32] **Werner Luidolt:** ja. Segelfliegen ist eher so ein schwer taktisches Spiel, wo du einfach ständig taktische Entscheidungen auf große Dimensionen nimmst und, wie soll man das am besten beschreiben, es ist wie Schachspielen und es kommt viel mehr auf deine große Taktik und dein Verständnis darauf an.

[00:25:54] **Lucian Haas:** Und Gleitschirmfliegen ist wie Mühle, wo man zwischendurch in eine Zwickmühle kommt und dann ganz schwer da wieder überhaupt rauskommt, oder was?

[00:26:01] **Werner Luidolt:** Mitunter, ja. Du musst manchmal schon schwer künsteln. Da hast du natürlich auch die Möglichkeit, dass du mit dem Gleitschirm sehr oft sehr tief wegstommst und du hast dann nicht dieses Außenlandethema, was beim Segelflieger schon manchmal ein bisschen kompliziert ist. Insgesamt gesehen ist das Gleitschirmfliegen, das weite Streckenfliegen eine sehr, sehr hohe Kunst. Also ich bewundere alle, die das machen und sehr weit fliegen. Das ist nichts, was einfach ist.

[00:26:26] **Lucian Haas:** In einer E-Mail zur Vorbereitung von diesem Podcast, da hast du mir geschrieben, dass du Debriefing nach jedem Flug sehr wichtig findest. Was verstehst du darunter? Und wie gehst du selbst dabei vor?

[00:26:39] **Werner Luidolt:** Ich habe das eigentlich von Anfang an gemacht. Das heißt, ich wollte ja fliegerisch weiterkommen, wie ich angefangen habe zum Streckenfliegen. Und für mich war es essentiell wichtig, dass ich nach jedem Flug, den ganzen Flug, noch einmal durchgegangen bin. Und ich habe das teilweise sogar mitgeschrieben. Also in meinen Anfangszeiten habe ich Bücher geschrieben, wo ich den Flug analysiert habe und reingeschrieben habe, was habe ich gut gemacht, wo habe ich was nicht so gut gemacht, was könnte man besser machen. Das sind einfach Learnings, die man festschreiben kann. Und dann die man einfach dann, wenn man das wiederholt, dann integrierst du das und du kannst das nächste Mal einfach besser machen. Und das hilft dir einfach, damit du einfach weiterkommst. Und man muss die schlechten Seiten ansprechen. Das heißt, wenn man schwierige oder schlechte Erlebnisse gehabt hat, muss man die anschauen. Warum ist das passiert?

[00:27:25] Und wenn man gute Erlebnisse gehabt hat oder Erfolge gehabt hat, dann muss man die genauso anschauen. Oder kann man die anschauen und sagen, okay, das habe ich gut gemacht. Das kann ich vielleicht noch besser machen. Oder dort bin ich schon sehr gut und in dem Bereich möchte ich noch arbeiten. Da geht es einfach wirklich um ein Debriefing, um Selbstreflektion, um Nachschauen, was war. Und da kann man sich weiterentwickeln. Da kann man an seiner persönlichen Leistung einfach arbeiten und ständig besser werden, wenn man das so will. Du

[00:27:52] **Lucian Haas:** hast gerade gesagt, am Anfang hast du vor allem auch viel das schriftlich festgehalten. Du hast wirklich ein Buch geführt und eine Kladde oder was auch immer. Machst du das heute auch noch? Oder wie sieht heute denn Debriefing bei dir aus?

[00:28:05] **Werner Luidolt:** Ja, es hat sich bei mir insofern geändert, weil mein Leistungsanspruch ist nicht mehr so ausgeprägt, wie es einmal war. Aber es ist trotzdem so, dass ich nach jedem Flug, mich nimmt der Flug so ein. Das heißt, wenn ich einen großen Flug gemacht habe, dann bin ich meistens noch zwei, drei Tage damit beschäftigt. Der ist in meinem Kopf drinnen. Der ist in meinem Feld. Den muss ich immer noch bearbeiten. Ich muss nachdenken. Ich freue mich über das, was war. Ich denke nach, was für eine schöne Situation das war. Also das ist für mich eigentlich jetzt nichts Schriftliches festzuhalten, aber das ist ein immer wieder durchgehen von den, für mich, ich richte es eher nach schönen Erlebnissen aus, da geht es einfach durch. Und das ist einfach ein Teil von meiner Nachbehandlung von einem Flug, wenn man das so sagen kann. Das gehört für mich einfach dazu.

[00:28:51] Ich schreibe es jetzt nicht mehr mit, aber ich bin einfach immer noch beschäftigt. Rede für lange danach. Und ich schreibe fast immer bei meinen Flügen was dazu.

[00:29:00] Also wenn ich bei einem XContest etwas einreiche, dann schreibe ich irgendwie rein, was ich gemacht habe oder was war, weil mir das einfach Spaß macht, eben das nochmal durchzuspielen, zu wissen, wie das war. Und ich tue auch gerne nachlesen, was vor fünf oder sieben Jahren war. Dann lese ich gerne, was da eben passiert ist. Das macht mir Spaß.

[00:29:21] **Lucian Haas:** Das ist jetzt die Nachbereitung. Was machst du denn zur Vorbereitung eines Fluges? Ja,

[00:29:26] **Werner Luidolt:** die Vorbereitung ist für mich genauso wichtig. Ich bin einer, der sehr stark visualisiert. Das heißt, wenn ich jetzt zum Beispiel nach Südtirol fahre oder am Stoderzinken fahre und ein großes Dreieck fliegen will, dann gehe ich meistens das ganze zwei - oder Dreitag-Fahrer im Kopftuch. Das heißt, ich spiele den Flug virtuell wirklich im Kopftuch. Von Starten, eigentlich von Rauffahren am Berg, von den Vorbereitungen, vom Starten. Ich stelle mir dann vor, wie ich den ersten Bord einsteige. Ich stelle mir dann vor, wie der Flugaufbau ist. Dann visualisiere ich im Kopf, dass ich zum Beispiel den ersten Wendepunkt mache am Chiemsee. Dann fliege ich runter in den Süden und ich weiß genau, wo ich den Berg anfliege. Ich kann jetzt zum Beispiel, wenn ich dir das erzähle, mache ich die Augen zu und sehe von mir die Tagwährungen.

[00:30:15] So gehe ich den ganzen Flug eigentlich von vorn bis hinten durch im Geiste. Und am Ende ist es so, dass dann der Flug oft dann am Tag, wenn es passiert, Realität wird. Das geht bei mir sogar so weit, dass ich bei meinen großen Flügen ein oder zwei Tage vorher weiß, dass ich die großen Flüge mache. Das heißt, wenn ich einen Hilton gehabt habe, habe ich ein oder zwei Tage vorher gewusst, ich werde das fliegen. Das heißt, meine Ausrichtung war dermaßen stark und die war so stark in meinen Geist integriert, so visualisiert und so mächtig und so real, dass ich das nicht merke. Ich habe das vorher gewusst. Und wie ich meinen ersten 1.000-Kilometer-Flug mit dem Segelflieger gemacht habe, habe ich zu meiner Frau gesagt, habe ich gesagt, Schatzi, heute fliege ich das.

[00:31:06] Da hat es einfach nichts gegeben. Das heißt, das hat sich wirklich schon im Vorfeld in mir abgezeichnet und ich habe es visualisiert und ich habe es dann einfach gemacht.

[00:31:18] **Lucian Haas:** Stark.

[00:31:20] Ja, absolut stark. Klingt toll. Würden wahrscheinlich viele Leute sich freuen, wenn es bei Ihnen auch so wäre, dass Sie sagen, ich muss es mir nur vorstellen und dann komme ich auch dahin.

[00:31:31] **Werner Luidolt:** Ja, klar. Es braucht natürlich etwas. Es ist natürlich schon mein persönliches Bild, mein persönliches Modell. Ich glaube, es ist total wichtig, dass jeder für sich seinen Zugang findet. Das ist mein Modell, meine Vision vom Fliegen.

[00:31:46] Das ist halt mein Bild. Und es funktioniert für mich. Es ist natürlich nicht für jeden umsetzbar, aber für mich ist es einfach funktioniert und ich habe es für mich ja erlebt. Das fasziniert mich selbst natürlich auch sehr.

[00:31:59] **Lucian Haas:** Nun hast du gerade die Beispiele genannt, Stoderzinken und Grente, wo du wahrscheinlich schon relativ häufig geflogen bist. Stoderzinken ist deine Heimatregion. Da kennst du vielleicht nicht jeden Berg, aber die meisten wirst du schon alle irgendwie mal überflogen haben mit Segelflug oder Gleitschirm.

[00:32:15] Und dann sagst du jetzt auch, dann mache ich die Augen zu, dann sehe ich schon den Talsprung vor mir. Wie geht es dir denn, wenn du in Regionen fliegst? Ich weiß nicht, wie häufig du dazu kommst, wo du sagst, die kenne ich nicht. Wie erlebst du dann solche Flüge? Oder wie bereitest du dich darauf vor?

[00:32:34] **Werner Luidolt:** Das ist für mich relativ einfach. Ich muss mich ein bisschen ausholen.

[00:32:41] Wie ich zum Segelfliegen angefangen habe, bei mir am Flugplatz, hat es relativ wenig Wissenstransfer gegeben. Das heißt, ich habe mein ganzes Wissen, wo ich hinfliege und meine Strecken, selbst erarbeiten müssen. Das heißt, ich habe Karten lesen müssen und habe eben für mich Tageszeit, Sonnenstand,

[00:33:03] Hangneigung, Gelände, Relief, Wind anschauen müssen und habe dann für mich die großen Strecken geplant und bin es dann auch geflogen, ohne dass ich jemals vorher dort in diese Gebiete geflogen bin. Und wenn ich jetzt irgendwo anders hinfahre, ist es relativ einfach für mich. Ich schaue mir die Karten an, ich schaue mir die Reliefkarte an, ich schaue mir den Sonnenstand an und wenn ich jetzt sage, ich möchte jetzt von A nach B fliegen, dann ist mein

Flugaufbau funktioniert, eigentlich immer noch gleich, wie ich früher meine Strecken geplant habe. Ich schaue mir die Karten an, ich schaue mir die Sonne an und dann fliege ich danach. Und am Ende ist es ja so, ein großes Dreieck, wie der Storzinken oder überall, wo man hinfliegt, basiert eigentlich darauf, dass man den Sonnenstand zur richtigen Zeit in Verbindung bringt und dann seine Strecke nachplant.

[00:33:48] Und wenn man das intelligent macht, kannst du überall zu einem großen Maße gute Sachen fliegen.

[00:33:54] **Lucian Haas:** Du hast jetzt gerade immer gesagt, du guckst Karten an. Das ist ein gutes Stichwort, um ein bisschen das Thema zu switchen. In der Szene bist du ja bekannt, auch für dein Unternehmen oder die Marke oder wie man auch immer es nennen will, Viento. Und darüber bietest du gedruckte Thermik- und Talwindkarten, sowohl für Segelflieger als auch Gleitschirmfliegen, für den gesamten Alpenraum. Wie kamst du auf die Idee, ich brauche oder die Szene braucht solche Karten?

[00:34:23] **Werner Luidolt:** Naja, also ich komme aus einer Zeit, wo Streckenfliegen ohne GPS noch funktioniert hat. Das heißt, es hat keinen Wissenstransfer gegeben über irgendeinen Online XContest, wo du Tracks anschauen kannst, sondern es hat früher Karten gegeben, das waren so Geheimtipp-Karten mit Thermik-Hotspots, mit Fluglinien, wie man am besten Dealer gewährt. Das ist einfach ein Spezialwissen gewesen, das es früher gegeben hat.

[00:34:50] **Lucian Haas:** Wurde das unter der Hand auch so weitergereicht gewissermaßen?

[00:34:54] **Werner Luidolt:** Genau, das war so eine Geheimkarte, wo die besten Werte eingezeichnet wurden. Und ja, da hat man das vielleicht für irgendwen gekriegt und hat es einem erklärt. Für mich war es immer so, ich habe immer dieses Wissen gesucht und habe es relativ schwer gefunden. Und der Simon Lämmerer, das ist mein Kollege, der hat einmal begonnen, dass er ideale Fluglinien und Hotspots in der Karte eingezeichnet. Und ich habe dann diese Karte mitgestaltet und wir haben das gemacht, unter dem Aspekt, wir wollen einfach Wissen weitergeben. Das ist ein Spezialwissen, Insiderwissen, das sollte einfach für jeden zur Verfügung stehen. Und das haben wir da einfach eingezeichnet. Ich habe dann zu Simon gesagt, ich bin da schon Gleitschirm geflogen, ich habe dann gesagt, eigentlich möchte ich die ganzen Talwinde einfach erfassen, weil es einfach für das Gleitschirmfliegen sehr wichtig ist.

[00:35:45] Und es gibt da keine gescheiten Unterlagen, es gibt kleine Karten dort und da, aber es gibt einfach nichts, was das Ganze richtig abbildet. Und ich habe dann angefangen, diese Grundkarte, die wir haben, habe ich einfach in Register, in Raster eingeteilt und habe andererseits selbst Talwinde eingezeichnet, wie es mir logisch erscheint und habe andererseits aber die ganzen Talwinde dann von lokalen Piloten überprüfen lassen und erweitern lassen. Das heißt, durch das, dass ich eben NOBA-Team-Pilot bin, habe ich relativ viele Team-Piloten gehabt, die in den verschiedensten Teilen wohnen, denen habe ich dann Ausschnitte geschickt, die haben dann diese ganzen Talwinde angeschaut und erweitert und ausgebaut.

[00:36:30] Und am Ende ist jetzt eine Karte rausgekommen mit Talwinden von Wiedern-Neustadt bis zu Mont Blanc und von Süd-Vogesen bis nach Slowenien. Und das ist alles referenziert und alles mit lokalen Piloten eigentlich durchgezeichnet. Und das Anliegen für mich war einfach das, dass wir an Gleitschirm-Piloten ein Verständnis bieten, wie Windsysteme funktionieren. Dass man anhand der Karte lernt und sieht,

[00:37:02] wo was wie Prallhänge produziert oder wo es zu Problemen kommt, wo es schwieriger ist, wo schmale Teile mehr Wind machen und weniger. Es sollte wirklich ein Hilfsmittel sein für Gleitschirm-Piloten, das Ganze besser zu verstehen.

[00:37:16] **Lucian Haas:** Nun bietest du das als gedruckte Karte an. Sind denn aus deiner Sicht, ich meine, du verkaufst es, von daher wirst du jetzt natürlich sagen, ja, aber sind denn so gedruckte Karten heute im Grunde noch zeitgemäß, wenn alle Welt ständig am Smartphone oder online irgendwie hängt, alle Flüge online plant mit irgendwelchen XC-Planern und sonstiges. Also alles wird irgendwie am Bildschirm gemacht. Und jetzt kommst du daher mit Karten, die gedruckt sind, die ich dann neben mir auf dem Boden vielleicht hinlegen müsste, wenn ich da irgendwie gleichzeitig da noch drauf gucken wollte. Warum eine gedruckte Karte? Warum kein Online-Angebot?

[00:37:51] **Werner Luidolt:** Wir haben das relativ lang diskutiert. Und das hat mehrere Gründe eigentlich.

[00:37:57] Also ein Grund, zwar nicht der wichtigste, aber ein Grund ist, dass Simon und ich, wir kommen aus dem, wir sind Grafiker beide, wir kommen aus dem Print-Bereich. Wir mögen einfach gedruckte Dinge, die man in der Hand hat. Wir mögen Bücher, wir mögen gedruckte Sachen, wir mögen Papier. Wir haben einfach das gern, wenn man das in der Hand hat, wenn man es angreifen kann, wenn man was reinzeichnen kann, wenn das einfach

[00:38:22] ein Kartenerlebnis ist. Ist natürlich nicht das Wichtigste, aber ist ein Teil davon. Das Nächste ist, wir haben auf diesen Karten die Segelflug-Streckenflugkurse eingezeichnet. Und der Streckenflieger denkt in andere Dimensionen. Das heißt, wenn ein Streckenflieger, ein Segelflug-Streckenflieger eine große Strecke plant, dann redet er davon, dass er in eine Richtung 300 Kilometer fliegt oder 400. Das heißt, du hast dann eine Karte vor dir, die das Ideal von einem ganz großen Gebiet, in der Karte zeigt. Und die gedruckte Karte bietet dir den Blick über den ganzen Alpenbogen. Das heißt, du bist in deiner Planung und in deiner Sicht von den Alpen viel weniger eingeschränkt, als wenn du eine kleine Bildschirmdarstellung hast.

[00:39:12] Das heißt, dieser Gesamtblick von den Alpen mit den Möglichkeiten, und dass ich zum Beispiel sagen kann, ich kann jetzt einen Alpenhauptkampfstrecke werden von Norden in den Süden und ich fliege ganz weit nach Westen oder ich habe auch viel mehr Möglichkeiten, wenn ich die ganze Karte auf einen Blick sehe. Das macht das Ganze viel spannender. Und die Karten sind ja auch für die Ausbildung gedacht. Das heißt, wenn du jetzt in der Schulung bist und mit einem Fluglehrer das durchgehst, dann ist das Erlebnis mit einer gedruckten Karte, wo du an einem Tisch sitzt mit drei, vier Leuten und das besprichst, viel intensiver und besser und dichter, als wenn du das am Monitor irgendwie durchgehst. Das heißt, das hat einen für einen dichteren Wert. Und das Gleiche betrifft auch die Dählwinde.

[00:39:58] Also du kannst einfach die großen Zusammenhänge, wenn du den großen Überblick hast, einfach viel besser verstehen. Die digitalen Varianten haben auch meistens einen Nachteil, dass du in verschiedenen Zoomstufen nicht alles darstellen kannst. Das heißt, du kannst jetzt an einem Landeplatz, wo du reinzoomst, sehr gut darstellen mit kleinen Pfeilen und mit vielen Inhalten. Aber wenn du das große Ganze anschauen willst, dann ist es technisch gesehen mit den verschiedenen Zoomstufen sehr schwierig, diese Detailtreue, die wir haben, eigentlich digital umzusetzen. Und wir haben uns das angeschaut und sind zum Schluss gekommen, es kommt nichts dem näher, als wenn wir das gedruckt machen. Und das war dann eine bewusste Entscheidung von uns.

[00:40:43] Wir machen es gedruckt und wir haben das auch genutzt. Unsere Segelflugkarten sind ja nicht nur Dermikarten, sondern Föhnkarten für Nord, Föhn und Süd, für den Segelflieger. Und die decken natürlich riesige Gebiete ab. Im Föhnflug fliegst du von Virneustadt bis in die Schweiz. Und das ist wirklich auf einer gedruckten Karte viel besser zum Erfassen und zum Verstehen mit den großen Zusammenhängen. Und bei der Dählwindkarte ist es so, dass wir die Rückseite dazu genutzt haben, dass wir von Burkhard Martens das Dählwindkapitel für sein Dermikbuch einbauen haben dürfen. Und das heißt, am Ende hat man einen Lerneffekt, weil man die ganzen

[00:41:25] Dählwindproblematiken theoretisch versteht. Von Burg ist super gut erklärt mit Bildmaterial und vielen Informationen. Und auf der anderen Seite kann man das gleichzeitig mit den abgleichen, was die Karte bietet. Das heißt, das ist einfach für uns das bessere, größere Bild, was einfach mehr Möglichkeiten gibt.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Das sagst du jetzt mit gelerntem Grafikerblick, mit dem du auch auf diese Sachen guckst. Apropos Grafiker, du arbeitest ja auch für Nova als Grafiker. Da hast du unter anderem auch das neue Farbdesign oder was heißt Farb, auch das grafische Design von den jetzigen Nova Schirmen. Das ist jetzt, glaube ich, seit zwei Jahren oder anderthalb Jahren in der Form auf dem Markt. Hast du oder stammt mit aus deiner Feder oder hast du mit geprägt, wie man auch immer sagen will. Aus Sicht eines Grafikers ist Schirmdesign eigentlich eine spannende Aufgabe?

[00:42:21] **Werner Luidolt:** Ja, es ist absolut spannend. Es ist auf der einen Seite sehr spannend, weil der Anspruch an mich selbst sehr hoch war. Also wenn du jetzt natürlich mit der Fliegerei so leidenschaftlich verbunden bist, wie ich das bin, dann ist natürlich der Anspruch, dass du gerade auf dem Sektor was Gutes machen willst, sehr hoch. Also der Druck auf mich selbst war hoch. Ich habe gewusst, es ist ein sehr schwieriges Thema. Gleitschirmdesign und Farben ist ein sehr weitreichendes Thema, wo du auch sehr schwierig ist, eine große Menge an Piloten abzuholen. Das ist ein riesiges Spektrum. Du wirst, also ich habe gewusst, man wird wahrscheinlich dort einen Gegenwind haben, man wird Zuspruch haben. Es wird sicher ein sehr heißes Pflaster. Und

[00:43:06] das war für mich schon sehr spannend. Und das ist auch aus technischer Sicht sehr spannend, weil der Anspruch von einem Hersteller ist auch so, dass er gewisse Vorstellungen hat, gewisse Parameter hat, nach denen er sich richtet. Also im NOBA war es eben so, sie wollten eine relativ wenige Segelschnitte haben. Das sollte relativ einfach funktionieren. Dann ist die Problematik die, dass das Design eigentlich von einem Schirm bis zum Hochleister funktionieren muss. Jede Schirmklasse hat verschiedene Ansprüche. Ein Schulungsschirm muss anders funktionieren in der Schulung von der Sichtbarkeit her wie ein Hochleistungsschirm. Ein Hochleister sollte vielleicht technisch nicht so extrem kompliziert gebaut sein. Es hat viele technische Rahmenbedingungen, die im Hintergrund laufen.

[00:43:54] Die Farbauswahl ist auch nicht immer ganz einfach, weil du ja nicht beliebige Farben hast, aus denen du schöpfen kannst. Du hast ein gewisses Spektrum.

[00:44:03] **Lucian Haas:** Die Stoffe sind ja auch beschränkt. Gerade die modernen Leichtstoffe gibt es teilweise nur in vier Standardfarben. Damit kann man im Grunde nur arbeiten. Oder man muss immer eine ganz andere Stoffqualität schon wieder reinschneiden, wenn man sagen will, ich will trotzdem noch ein Orange drin haben, aber das gibt es gerade in 27er Porsche nicht.

[00:44:23] **Werner Luidolt:** Genau. Das ist ein Riesenthema. Ich kriege zum Beispiel für jeden Schirm eine Stoffliste, die möglich ist. Und die ist manchmal natürlich sehr kompliziert, dass man wirklich was macht, was funktioniert. Weil am Ende stehst du vor der Aufgabe, dass du von mir aus drei Serienfarben produzieren solltest, die sich möglichst weit voneinander unterscheiden und dann ein möglichst großes Publikum an Interessenten und Käufern natürlich abholt. Und das macht es mit wenigen Stoffen nicht immer ganz einfach. Das ist immer eine Herausforderung. Und in der jetzigen Zeit ist es noch schwieriger, weil die ganze Liefersituation noch komplexer ist. Wir haben jetzt Stoffe für Schirme, die jetzt eine jahrelange Vorlaufzeit haben

[00:45:09] und da nicht einmal weiß man, ob die Stoffe dann geliefert werden. Also es ist relativ ein komplexes Thema. Man muss dann kurzfristig wieder vielleicht eine Farbe ändern. Das muss wieder ins Gesamtkonzept passen. Also es sind relativ viele Entscheidungen im Hintergrund, die am Ende dann nicht immer ganz einfach zu bewältigen sind. Und am Ende ist es auch so, es ist auch nicht einfach diese Farbverteilung hinzukriegen, weil du musst natürlich jetzt für bestimmte Aufteilungen Farben haben. Wie viele Farben magst du? Welche Farbe produzierst du wie oft? Und da kannst du natürlich auch mal eine Farbkombination machen, die schwierig ist, die wird weniger verkauft. Also es ist immer relativ schwierig, aber ich bin froh, also bis jetzt funktioniert es gut, das Feedback ist gut und

[00:45:56] die Aufteilung auch das, was dann am Ende prozentuell verkauft wird, das haben wir relativ gut getroffen. Ich lerne natürlich dazu, Noba lernt dazu, das ist ein Prozess, den kannst du nicht,

[00:46:10] vor zweieinhalb Jahren habe ich nicht gewusst, wie weit das reicht, aber mittlerweile bin ich so weit, dass ich jeden Stoff von jedem Hersteller weiß, mit welchem Stoff du den kumulieren kannst und am Ende schaut es gut aus.

[00:46:27] Am Anfang bin ich mit Stoffmuster da gesessen und die Problematik beim Gleitschirmstoff ist der Durchscheineffekt und der Effekt, wenn du es am Tisch liegen hast, ist komplett anders oder ist sehr anders.

[00:46:39] **Lucian Haas:** Teilweise sind ja auch die Farben, glaube ich, die von den einzelnen Herstellern kommen, da heißt es zwar jedes Mal gelb, aber das ist dann so ein ganz feiner Unterschied, auch manchmal, je nachdem, ob das das 40-Gramm-Tuch oder das 32-Gramm-Tuch ist oder erst recht, wenn man jetzt noch irgendwie Doktor mit Porsche kombiniert und so was, dann muss man einfach sagen, gelb ist nicht gelb, sondern da sieht man sofort, dass das irgendwie ein bisschen grüner gelblich ist und das andere ist mehr orangegelblich oder was auch immer und dann kann man da nicht so einfach einen komplett gelben Schirm machen oder sonst irgendwie was.

[00:47:10] **Werner Luidolt:** Genau, das ist so und das ist auch manchmal spannend, weil es ist nicht immer möglich, dass man Serienfarben hundertprozentig gleich bauen kann zum Anschauen, sondern manchmal werden halt Serienfarben bestimmt und Stoffe bestellt, die einfach

[00:47:27] in real gesehen hat. Und das ist manchmal dann spannend, wenn man dann Serienmodelle sieht und dann schaut, okay, funktioniert das wirklich? Und das war in der ersten Zeit sehr schwierig für mich oder schwierig für mich. Mittlerweile ist der Erfahrungsstand natürlich groß und ich kann sagen, das funktioniert und das wird am Ende

hinhauen.

[00:47:43] **Lucian Haas:** Nun sollte ja so ein Schirmdesign auch möglichst eindeutig sein im Sinne eines Wiedererkennungsmerkmals für eine Marke. Gleichzeitig ist die Segelform bei vielen Herstellern ähnlich. Auch die Ziele, vielleicht zu sagen, die Schirme sollten möglichst etwas gestreckter aussehen. Also mache ich irgendwie schmale Farbbänder dort rein oder sowas. Irgendwo ähneln sich ja bestimmte Strukturen dann immer wieder. Bei welcher anderen Marke als Nova, ich nehme an, dass du dein Design als gelungen empfindest für dich aus deinem Grafikerauge. Bei welcher anderen Marke als Nova findest du denn jetzt auch wieder mit den Augen eines Grafikers betrachtest, dass die Marke das besonders gut in ihrer Weise gelungen ist, also dass sie das gut hinbekommen haben?

[00:48:30] **Werner Luidolt:** Ja, es ist speziell. Ich glaube, es kommt ein bisschen darauf an, was die Marke verkörpern will und wie die Marke für sich selbst das richtig gemacht hat. Also wenn ich jetzt BGD hernehme, finde ich spannend von der ganzen Farbgestaltung her und ist eben für BGD die Richtung, die sie eingeschlagen hat und die sie sehr konsequent verfolgen, finde ich für BGD sehr gut. Ich finde auch, zum Beispiel. Es ist einfach, das sind verschiedene Ausrichtungen. Finde ich, auch wenn es jetzt ein ganz anderer Ansatz ist, ist es trotzdem spannend. Also für mich ist alles spannend, es muss ja nicht das eine das Richtige sein, sondern es gibt Ansätze, die anders funktionieren und trotzdem spannend sind. Ich finde da jetzt, was Ozon jetzt macht mit dem neuen Zeno, finde ich eigentlich spannend.

[00:49:15] Den habe ich jetzt mehrmals fliegen gesehen in Italien,

[00:49:24] was für Potenzial hat es mit wie wenig Farbkombinationen an Stoffen. Unter Umständen kann man relativ einfach was erreichen und ich glaube, dass Ozon da einen Schritt gemacht hat, der spannend ist unter Umständen.

[00:49:39] **Lucian Haas:** Ozon hatte ja nun eine davor eine Grafiksprache, die bei allen Schirmen ähnlich war und das ist jetzt so ein richtiger Bruch. Ich meine, mit Nova hast du auch einen richtigen Bruch gemacht und dann werden wahrscheinlich auch viele Leute sagen, das ist ja kein

[00:49:52] klassischer echter Ozon mehr oder am Anfang haben viele Leute wahrscheinlich auch gesagt, das ist ja jetzt auch kein klassischer Nova mehr und so. Ja, ja. Wie hart ist es dann, wenn du, also auch gerade bei Nova, wenn du da mit einem neuen Design angekommen bist oder deinem neuen Design angekommen bist, wie schwer ist es da gefallen, die Leute davon zu überzeugen?

[00:50:14] **Werner Luidolt:** Ja, mittlerweile bin ich ja selbstständig seit 1996. Das heißt, ich bin im gestalteten Gewerbe schon sehr lange unterwegs und die Vase ist, dass manche Sachen, die man neu entwickelt, am Anfang brauchen, bis die Dinge draußen funktionieren. Und ich habe da Rediff ein nettes Beispiel, also ein Gedankenmodell oder eine Stütze gehabt für mich, weil wie advanced das neue Schirmdesign eingeführt hat, war damals so, dass der Chrigel Maurer für die X-Alps sein X-Alps Schirm noch im alten Schirmdesign machen hat lassen. Das heißt, er hat die X-Alps mit dem alten Schirmdesign gemacht, obwohl eigentlich schon die neuen Advanced Schirme im neuen Design da waren. Und da haben wir gedacht, okay, das heißt, das neue Advanced Design, was sehr gut ist, war damals nicht etabliert, war total neu, reduziert

[00:51:04] und eigentlich hat sich sogar der Chrigel Maurer damals aus irgendwelchen Gründen mit denen nicht abfinden können. Und jetzt mittlerweile ist das komplett etabliert und keiner denkt sich, dass das im alten Design irgendwie besser gewesen wäre. Und ich glaube, bei so einem wird es gleich sein und im Grunde ist bei Nova auch so, dass es jetzt etabliert ist, es wird oft gesehen, es funktioniert und die Leute verstehen es und am Ende dauert es manchmal Zeit, bis das durchsickert und verstanden wird. Ja, und das ist so. Dass es manche gibt, die eben sagen, das passt mir nicht oder gefällt mir nicht oder die Formen sind schlecht, mit denen muss man einfach leben und umgehen, das ist halt einfach so. Du kannst dich 100 % abholen, das ist immer schwierig, aber wir versuchen unser Bestes.

[00:51:51] **Lucian Haas:** Springen wir nochmal zu einem ganz anderen Thema. Zusammen mit ein paar Leuten von Nova warst du vor ein paar Monaten im Iran. Wie kam es dazu?

[00:52:03] **Werner Luidolt:** Ja, das ist eine längere Geschichte. Also Thermik, Thermik Broschardt, der war in Iran vor, ich glaube, vor sechs oder sieben Jahren und der hat damals ein Video gemacht und hat mir erzählt, wie lässig das Fliegen im Iran ist. Und ich habe zu ihm damals gesagt, du Mick, habe ich gesagt, wenn du wieder in Iran fährst, dann

fahre ich mit. Und es hat sich dann heuer zufällig ergeben, dass Thermik wieder runtergefahren ist und wir die Möglichkeit gehabt haben, dass es eine kleine Runde gibt, die eben die Möglichkeit hat, runterzufahren. Das ist, das ist ja nicht so einfach. Du kannst nicht einfach Großes ausschreiben. Es, es waren nur vier Leute möglich und am Ende ist eine kleine Gruppe gewesen mit Mick, mit Dil Gottbrat von, von Nova, der Nova BR macht

[00:52:50] und der Burkhard Martens war mit. Also wir waren vier Leute, die sich auf diese Expedition mehr oder weniger begeben haben. Und wir haben aber unten einen, also Ansprechpartner gehabt. Das ist, das war eben der Hamed und der Afshin. Das sind die Nova-Vertreter unten im Iran und die Fatemeh und der Mohamed, die machen Skywalk und Advance-Vertrieb in Iran und die haben uns eigentlich betreut. Ja, und in Wirklichkeit ist das Betreute unten schon sehr wichtig. Also du, du kannst nicht einfach runterfliegen und, und sagen, ich fliege jetzt da unten. Das ist nicht ganz so einfach wie bei uns.

[00:53:28] **Lucian Haas:** Welchen Eindruck hast du denn von der Gleitschirmszene im Iran bekommen?

[00:53:32] **Werner Luidolt:** Ja, das war extrem überraschend für mich, weil

[00:53:38] man hat, ich glaube, der Westen oder viele Leute haben ja ein schlechtes Bild oder ein verzerrtes Bild vom Iran. Und die Wahrheit ist, die Iraner selbst sind eigentlich, erstens sind die Menschen unglaublich nett und hilfsbereit und wahnsinnig liebe Leute, echte wahnsinnig liebe Leute. Also nicht gekünstelt, sondern die sind wirklich ausgesprochen nett. Und die Gleitschirmszene ist unten sehr rege. Das heißt, die haben unglaublich viele Gleitschirmflieger, die in sehr vielen Fluggebieten sehr viel fliegen und wirklich gutes Material haben. Also es ist nicht so, wie man sich vorstellt, die fliegen mit irgendwelchen alten Fetzen und sie haben kein gutes Material, sondern die haben Top-Material. Die haben das alles und die fliegen auch sehr gut.

[00:54:23] Also der Schulungsstandard, wie immer das unten genau funktioniert, wir haben Schulen gesehen, die recht konsequent geschult haben, aber ich kenne nicht aus, welcher Ausbildungsschema das die haben. Aber das, was ich gesehen habe, sie fliegen sehr gut, sie haben sehr gute Piloten, sie haben sehr gute Leistungspiloten und Top-Material. Also es ist faszinierend.

[00:54:45] **Lucian Haas:** Wie viel seid ihr denn da zum Fliegen gekommen oder war das mehr eine in Führungszeichen eine Businessreise und Kontaktreise, wo es halt mehr um das Menschliche oder dass das Handelnde ging und gar nicht so sehr darum, dass ihr da auch in die Luft kommt?

[00:54:59] **Werner Luidolt:** Also wir sind relativ viel geflogen, keine großen Flüge, obwohl das Gelände das hergibt, aber wir haben viele, so wie mehrere Fluggebiete besucht und das war auch das Ziel. Also wir wollten mehrere Fluggebiete sehen, wir wollten auch natürlich auch kulturell was sehen. Also wir wollten, Fliegen war wichtig, aber Iran selbst hat kulturell extrem viel zu bieten. Du kommst aus den Staunen eigentlich nicht raus. Das ist wirklich wie tausend und eine Nacht. Also es ist ein unglaublich schönes Land, abseits von der Fliegerei. Ja, wir sind in verschiedenen Fluggebiete geflogen. Es ist natürlich so, dass unten in diesen Wüstengebieten, sage ich einmal, schon sehr spannende Bedingungen sind. Das heißt, du hast da Basishöhen

[00:55:44] vier, viereinhalbtausend, kommt man relativ gleich einmal rauf. Es gibt Tage, wo es auf sechstausend Meter gibt. Sie fliegen vierhundert Kilometer unten. Es ist eine starke Thermik, eine trockene Thermik, teilweise eine harte Thermik, also in den Wüstengebieten nichts sitzt, wo du als Anfänger hinfahren solltest. Aber es gibt dann Nordengebiete, die sind eher grün, so wie bei uns. Das ist beim Kaspischen Meer, das ist eher so, wie wenn du in die Küsten fliegst. Da ist es eher ruhiger und da gibt es super schöne Gebiete, wo ganz viele Leute fliegen. Da gibt es das Ramian, das ist ein Fluggebiet, das ist wie Küsten. Das ist wie grüne Teppiche ausgelegt. Da ist ein Transfer-Shuttle rauf. Da stehen 50 Leute oben am Start von Beginn bis zum Akroflieger, zum Streckenflieger.

[00:56:31] Die besorgen sich da den ganzen Tag voll. Es ist unglaublich. Du kannst nicht glauben, dass es in Iran eine dermaßen rege Szene gibt.

[00:56:40] **Lucian Haas:** Sind das denn auch da hauptsächlich Männer, die fliegen oder gibt es dort auch Frauen? Oder ist gerade, weil Iran, wo man sagt, das ist schon ein sehr männerdominierter Sport, dann dort vielleicht noch erst recht viel mehr als bei uns jetzt, wo halt die Frauenquote dann sehr gering ist?

[00:56:57] **Werner Luidolt:** Also mich hat es fasziniert. Es gibt eigentlich für meine Begriffe sehr viele Frauen unten, die fliegen. Sie haben natürlich, sie haben halt, es besteht ein Kopftuchzwang mehr oder weniger für Frauen. Also nicht jetzt die Burka, aber ein Kopftuch. Und das Kopftuch bei der klassischen Gleitschirm-Dame unten ist halt irgendein Gleitschirm-Hersteller-Puff, den sie am Kopf haben. Und dann Helm halt drauf und in Wirklichkeit, also, ja, sie sind sehr locker, was das betrifft. Und es gibt viele Frauen, die fliegen und anerkannt sind und aus dem Herzen und ich hätte nie das Gefühl gehabt, dass die Männer irgendwie das dominiert hätten oder die Frauen irgendwie schlechter behandelt hätten oder so. Sondern die waren vollwertige Mitglieder. Der Flug ist Flug-Community und akzeptiert und sind sehr gut geflogen und waren unglaublich liebe Erlebnisse.

[00:57:48] Und die sind so herzlich, die reden viel, die reden relativ gut Englisch. Es ist einfach wirklich eine super Community. Man muss aber eines dazu sagen, das Gleitschirmfliegen ist in Iran eigentlich ein Sport für eher Reichere. Das ist, die Gleitschirmausrüstung kostet gleich viel wie bei uns. Da gibt es jetzt nichts, dass das sehr viel günstiger ist. Aber das Lohnniveau von einer klassischen angestellten Sekretärin ist heute natürlich schon sehr, sehr tief. Also, eine normale Familie, normal arbeitende Menschen, ob sie die das Gleitschirmfliegen leisten können, würde ich jetzt sagen, eher nein. Es sind sehr viele Zahner, Zahnärzte, Ärzte,

[00:58:32] die das machen oder reiche Kinder. Also, das ist natürlich ein bisschen schade, aber ist halt so.

[00:58:41] **Lucian Haas:** Wird das denn auch dort im Land quasi so als Elitesport gesehen?

[00:58:47] **Werner Luidolt:** Das ist für mich schwer zu sagen. Könnte man vorstellen, unter Umständen. Aber es gibt Landstriche, die das Gleitschirmfliegen gar nicht kennen. Sie haben uns gesagt, wenn wir Strecken fliegen und wir landen irgendwo weiter weg, kann es sein, dass wir in Gebiete landen, wo sie noch nie ein Gleitschirm gesehen haben. Also, das ist jetzt nicht so,

[00:59:07] so publik wie bei uns, dass das jeder kennt. Also, es gibt, Iran ist riesengroß. Man muss sich das so vorstellen, es gibt da Landstriche, die sind halt sehr ländlich. Und wenn du da runter kommst mit dem Schirm, da, ja, kennt man sie halt nicht so.

[00:59:21] **Lucian Haas:** Von den Erfahrungen, die du dort gemacht hast, würdest du im Rückblick sagen, ja, Iran eignet sich oder lohnt sich auch als Gleitschirmreiseland oder gar fürs Streckenfliegen? Oder ist das schon so exotisch, dass man zumindest als Individualreisender da überhaupt keine Chance hat, so richtig?

[00:59:41] **Werner Luidolt:** Ja, also, ich würde sagen, es ist Individualreisend eigentlich nicht. Du kannst natürlich jetzt in so einem bekannten Fluggebiet wie Ramean, kannst du schon hingehen und fliegen lokal. Streckenfliegen ist wirklich eine Challenge. Weil, wie wir unten waren, war das so, wir waren betreut von eben unseren iranischen Freunden und wir sind immer gemeinsam geflogen. Das heißt, wenn wir wo gelandet sind, außerhalb vom Startplatz, dann war immer so, dass ein Iraner dabei war. Weil, es gibt mehrere Themen. Das eine ist, da kann es sein, dass du in einem Gebiet landest, wo am Boden Menschen sind, die nicht Englisch sprechen und die relativ schnell die Polizei holen. Und, ja, und das ist relativ schwierig. Du hast dann einfach, du kannst mit den Polizisten mitunter auch nicht kommunizieren und das ist,

[01:00:29] und das ist natürlich schon so, dass es Gebiete gibt, die im Iran sensibel sind. Das heißt, es gibt Militäranlagen in Iran, die du aus der Luft nicht kennst. Und wenn du jetzt ein Beispiel gibst, wir sind vor Rock Richtung Ifshaan geflogen, das ist jetzt 50 Kilometer Entfernung. Und wir sind dann dort gelandet, weil der Mohamed ist mit uns mitgeflogen, der ist, hat abspiralt. Wir sind, der Burki und ich sind mitgeflogen, sind dort gelandet mit ihm und er hat gesagt, okay, wenn wir jetzt nach 20 Kilometer weitergeflogen wären, dann wäre eine Sperrzone gekommen, wo wir nicht hinfliegen dürfen. Ich habe dann zwei Monate nachdem wir zu Hause waren, die sind nachrecherchiert, da ist ein Bericht über die iranische Atomanlage gewesen und da ist der Ort drinnen gestanden, wo das ist und da habe ich festgestellt, die 20 Kilometer entfernt oder 30 Kilometer entfernt, wo es war, ist dieses iranische Testgebiet.

[01:01:21] Und wenn du jetzt natürlich dort frei fliegend hinfliegst und du fliegst da durch die Gegend und landest dort in dem Gebiet, dann ist es natürlich vorbei. Da hast du wirklich auch ein großes Problem. Wir haben auch keine Fotoapparate mitnehmen dürfen beim Fliegen, weil wenn du in der Luft fotografierst und du fotografierst versehentlich eine militärische Anlage, was passieren kann, weil du kennst das von der Luft nicht besonders gut, dann hast du natürlich ein Problem, wenn du dann landest und der Polizist fängt deine Fotoausrüstung zum Kontrollieren an und du

hast dann ein Foto von einer Militäranlage, die er kennt, dann würde ich sagen, dann hast du ein massives Problem. Und das macht es einfach sehr schwer. Das

[01:02:00] **Lucian Haas:** heißt, von euren Flügen gibt es dann auch keine YouTube-Filmchen, weil ihr gar keine GoPro auf dem Helm oder sonst was hattet. Genau so. Wo ihr das hättet festhalten können.

[01:02:08] **Werner Luidolt:** Genau so. Aber es war so, der Hadi,

[01:02:12] das ist von der Fahrt mit einem Mann, der ist mit uns mitgeflogen und der hat von uns Fotos gemacht. Das heißt, es gibt Material von uns, wo wir fliegen, der Burki und ich, von Hadi fotografiert. Und das kommt da, es wird jetzt einen Bericht geben davon und es gibt dann auch Bilder, es gibt fast fantastische Bilder. Also, wenn du über einer Wüstenlandschaft fliegst auf viereinhalb tausend Meter, wo die große Ebene ist und die Berge aus dem Boden rauswachsen und du fliegst in ganz trockener Luft in dieser surrealen Gegend, das ist unglaublich. Also ich bin noch nie in so einer aufregenden Gegend geflogen. Von den Flugbedienungen her und optisch. Am Horizont haben wir Salzseen gesehen,

[01:02:58] die ausgeschaute haben, wie wenn Nebel in einem Tal drinnen liegt und unglaublich große Ebenen. Wahnsinn. Also optische Eindrücke, die waren unglaublich. Und du könntest unten wahnsinnige Strecken fliegen. Aber die Rahmenbedingungen sind so, wenn du jetzt ein sehr guter Pilot bist und du könntest vielleicht 300 Kilometer fliegen da unten, was jetzt für einen guten Piloten durchaus möglich ist, müsstest du eigentlich, meine Begriffe, einen Iraner daneben haben, der mit dir mitfliegt und dann dort landet, wo du landest. Weil sonst könnte es kompliziert werden.

[01:03:31] Oder

[01:03:31] **Lucian Haas:** man versucht dort große Strecken mit dem Tandem zu fliegen und hat immer einen Iraner vor sich sitzen und sagt, du bist mein Dolmetscher und derjenige, Thermik da wieder raushauen muss, egal wo ich da jetzt lande.

[01:03:41] **Werner Luidolt:** Mitunter, ja. Es ist wirklich schade, weil das Land hat unglaublich geile Möglichkeiten. Da könntest du dort Strecken fliegen ohne Ende.

[01:03:51] Aber ich glaube, das ist einfach noch nicht reif für eine breitenataugliche Bereisung. Da brauchst du unten Support. In Ifshahan war es zum Beispiel so, dass der iranische, der Hamid, der NOBA-Vertrieb für uns quasi unterschrieben hat, dass wir da sind und das ist für uns gerade gestanden quasi. Er hat uns begleitet. Also das geht nicht einfach so, dass du da hinfährst und fliegst. Das ist nicht einfach. Es ist sogar so, dass du, wenn du ein Visum anzugst, du brauchst ein Visum für unten. Es ist nicht gesagt, dass du eine Zusage kriegst, dass du ein Visum bekommst zum Einreisen. Es kann sein, dass du ein merkwürdiges Pech hast und sie lassen dich gar nicht einreisen unter Umständen aus irgendwelchen Gründen. Das ist nicht ganz so einfach.

[01:04:39] Das ist das Lustige. Die Iraner, wenn du im Land bist, die Iraner leben eigentlich sehr frei von ihrem Denken und von ihrem Tun. Sie sind total frei. Sie wissen, gewisse Bereiche musst du achten. Da musst du aufpassen des Wissens. Aber außerhalb dieser Bereiche wissen sie dann auch sehr genau, was sie machen können und dürfen. Und da leben sie eigentlich unglaublich frei. Freier, wie wir in manchen Bereichen. Fast zu glauben, aber ist so. Die leben ein sehr, zum Teil ein sehr unbekümmertes, cooles Leben. Was jetzt vielleicht schwer zu verstehen ist, aber es ist vor Ort wirklich so zum Erleben.

[01:05:23] **Lucian Haas:** Das heißt, es gibt fixe Regeln, aber innerhalb dieser Regeln gibt es ungeheure Freiräume.

[01:05:28] **Werner Luidolt:** Ja, eigentlich schon. Die wissen damit umzugehen. Sie wissen mit diesen Rahmenbedingungen zu arbeiten. Und innerhalb dieser, wenn sie dieses Spiel spielen, innerhalb können sie dann einfach unglaubliche Freiheiten ausleben, die für uns sogar spannend sind, was die machen können. Aber sie leben unglaublich um.

[01:05:56] Die Fatima hat mir erzählt, in Ifshahan darfst du normalerweise gar nichts fliegen. Diese Stadt ist einfach gesperrt. Aber dann gibt es irgendeinen Revolutionsführer, keine Ahnung, Feiertag. Und wenn du dann ansuchst, kannst du auf einmal mitten in Ifshahan, mitten im trockenen Flussbett, in der Stadt drinnen, mit dem Trike, mit dem

Gleitschirm, also starten und fliegen, was du normal nie darfst. Aber wenn du halt weißt, wie das geht, kannst du einfach Sachen machen, die normal nie möglich sind, die bei uns auch nicht möglich wären. Das wäre wie wenn du jetzt sagst, du gehst in München, irgendwie kannst du dann mittendrin in der Stadt einfach fliegen, weil da, keine Ahnung, der Bürgermeister ein Geburtstag hat.

[01:06:41] Das sind einfach so gewisse Freiräume, die sie da machen. Oder die Fatima zum Beispiel ist, eigentlich ist es für Frauen in Iran nicht wirklich erlaubt, dass sie Motorrad fahren. Gleitschirmfliegen dürfen sie, aber Motorrad fahren ist schwierig. Ja, und die fahren dann halt trotzdem. Sie ist halt mit der Motorradkluft anzogen und fahren dann halt trotzdem. Macht das einfach.

[01:07:09] Wenn du dir bei uns vorstellst, dass du einfach jetzt fahren gehst, irgendwo hin, ohne Führerschein, ohne nichts, ohne Erlaubnis, aber die machen das dann halt einfach.

[01:07:21] **Lucian Haas:** Weil sie einfach die Freiheit wollen.

[01:07:23] **Werner Luidolt:** Ja, genau.

[01:07:24] **Lucian Haas:** Werner, jetzt zum Ende hin darfst du mir noch eine Geschichte erzählen. Wir springen mal vom Iran wieder zurück in die Alpen. Ich hörte, du seist so etwas wie der Erfinder des sogenannten Stoderzinken-Dreiecks.

[01:07:40] **Werner Luidolt:** Was steckt dahinter? Ja, das ist halt ein bisschen eine längere Geschichte. Wie ich zum Segelfliegen aufgehört habe, habe ich irgendwie Anschluss gesucht in der Community, in der Gleitschirm-Community. Und bei uns in der Gegend gibt es ja einen Lex Robet, den man eigentlich eh gut kennt, der Gleitschirmflieger. Der war damals schon sehr gut. Und ich habe mich damals mit ihm getroffen, weil er einfach einen Austausch machen wollte, wie das Gleitschirmfliegen funktioniert, wie das bei uns da funktioniert. Einfach vom Segelflieger zum Gleitschirmflieger connecten.

[01:08:16] Und der Lex, damals haben wir geredet und so, und da haben wir das erste Mal von Talwind so richtig erzählt, damals. Und ich habe ihm gesagt, Talwind, ja okay. Und der hat immer gesagt, Werner, du wirst schon sehen, wenn der Talwind, wenn der einmal zuschlägt, dann weißt du, auf was ich rede. Und ich habe gesagt, ja, okay. Aber ich habe es dann sehr bald gewusst, was los ist. Wir haben dann geredet über Strecken. Und ich habe natürlich, durch das, dass ich im Segelfliegen so weit geflogen bin, habe ich über Streckenfliegen gesprochen, obwohl ich eigentlich mit dem Gleitschirm keine Strecken noch geflogen bin, zu dem Zeitpunkt. Und da haben wir über Dreiecke gesprochen, über FE-Dreiecke und was in der Gegend möglich ist, dass man nicht nur auf die Kränte fährt oder nach Südtirol, sondern bei uns in der Gegend. Und ich habe mir damals den Stohler Ziegel gesagt, habe mir das Ding angeschaut, den Startpunkt,

[01:09:02] und habe dann in Lex, habe den XC-Planer damals genommen und habe dann einfach mit dem Wissen, was ich als Segelflieger habe, mit dem, wie ich halt die Landschaft lesen kann, habe ich mir gedacht, okay, da könnte man eigentlich 200 Kilometer FE-Dreiecke fliegen. Und habe das damals in den XC-Planer reinzeichnet. Und bin aber selbst an Rollstrecken geflogen. Und habe das in Lex geschickt und für den war das damals auch schwierig noch, weil damals muss man sich vorstellen, da ist man von Dachstein

[01:09:32] eigentlich nicht westlich geflogen. Das heißt, das ist damals nicht vorgekommen. Die Annahmen, die Beliefs, die waren einfach so, da geht es nicht, da ist der Talwind stark, da geht es nicht geschickt, da ist noch keiner geflogen, das wird nichts. Und ich habe das einfach mit meinem Nichtwissen, aber Segelfliegerwissen oder Nichtwissen von denen, Gleitschirmwissen, habe ich das einfach dann reinzeichnet. Und am Ende ist dann eben das 200 Kilometer FE-Dreieck rausgekommen und das ist eigentlich jetzt die Basis für den FE-Dreieck, was von Stoderzinken geflogen wird, wo jetzt eigentlich schon 300 Kilometer geflogen werden. Und es basiert immer noch auf dieser einen Idee, die ich damals in Lex geschickt habe und ausgearbeitet habe. Und wir haben es dann als erstes geflogen, der Lex und ich, wir haben es dann aber gleich erweitert, wir sind dann nicht 200 Kilometer geflogen, sondern wir sind dann gleich 250 Kilometer geflogen beim ersten Versuch

[01:10:25] und haben dann quasi das FE-Dreieck etabliert und jetzt ist es eigentlich in Österreich 1.000 Kilometer aus der Standard-Dreiecke, wo du immer, also bei gutem Wetter, gleich mal 200 Kilometer fliegen kannst, aber auch bis zu

280, 300 Kilometer. Und das basiert auf dieser Annahme von damals.

[01:10:44] **Lucian Haas:** Das heißt aber trotzdem das Stoderzinken-Dreieck und nicht das Luidolt-Dreieck?

[01:10:49] **Werner Luidolt:** Nein, nein, natürlich nicht. Es hat zwar mal Ansätze gegeben, irgendwer hat geschrieben, das Luidolt- oder Werner-Dreieck, aber in Wirklichkeit, ich meine, das braucht es ja nicht.

[01:10:59] **Lucian Haas:** Und welche tolle Strecke hast du heute gesehen? Heute noch im Hinterkopf oder in petto, wo du sagst, das würdest du gerne noch mal fliegen?

[01:11:08] **Werner Luidolt:** Ja, ich habe mehrere Ideen. Also ich stehe mir auf Zielflüge. Das heißt, One-Ways, das finde ich besonders reizvoll. Da habe ich mehrere Ideen. Ich bin heuer mal von Meduna fast zu mir nach Hause geflogen. Das ist relativ unüblich. Und ich möchte mal gerne von mir, von meiner Gegend nach Meduna runterfliegen. Das ist auch unüblich, das finde ich relativ cool. Dann würde ich gerne von hier weg machen, nach Weiz, das ist in der Nähe von Graz. Da würde ich gerne zu meinem Enkerl fliegen und von Haus landen. Ist nicht weit, sind 150 Kilometer. Technisch relativ schwierig. Das würde ich gerne machen. Oder ich würde gerne mal von mir weg von Stuttgart Hinten ins Engadin fliegen. Klingt jetzt auch weit, aber es sind 250 Kilometer ungefähr.

[01:11:54] Mit einer leichten Ostlage ist das absolut machbar. Ich würde dem Weg folgen, was ich mit dem Segelflieger eigentlich schon gemacht habe.

[01:12:05] Wenn es 200 Kilometer gibt, kann man es auch mal probieren, wenn es leicht geht. Aber ich stehe mir da eigentlich ein bisschen selbst im Weg, weil eigentlich brauche ich es nicht mehr so weit zu fliegen oder will es nicht mehr. Es reizt mich schon, aber der maximale Fokus ist eigentlich nicht mehr dort. Das macht es natürlich nicht immer ganz leicht, dass man dann am Tag X dann das abrufen, dass man wirklich das dann fliegt. Aber mal schauen. Wenn ich gut aufgelegt bin und denke, es geht mir gut, dann werde ich es vielleicht machen.

[01:12:36] **Lucian Haas:** Ja, wahrscheinlich kommt der Tag, wo du wieder zwei Tage vorher weißt. Der Tag, der Tage kommt, morgen oder übermorgen, das ist der Tag, von dem ich vom Stoderzinken aus bis ins Engadin fliege.

[01:12:46] **Werner Luidolt:** Davon gehe ich aus.

[01:12:49] **Lucian Haas:** Werner, möge das so kommen.

[01:12:51] **Werner Luidolt:** Ja, danke.

[01:12:52] **Lucian Haas:** Ich danke dir für diese sehr interessanten Erzählungen. Einmal nicht ganz rund um die Welt, aber doch viele verschiedene Themen mal abgecheckt. Zeigt, was für ein tolles, sehr vielfältiges Fliegerleben du schon hattest und wahrscheinlich immer noch hast. Danke für diese Erzählung. Vielen Dank. Und alles Gute.

[01:13:08] **Werner Luidolt:** Danke. Hat mich sehr gefreut.

[01:13:14] **Lucian Haas:** Das war Werner Luidolt im Gespräch mit Lucian Haas. Einige weiterführende Links zu den angesprochenen Themen findest du in den Shownotes zu dieser Folge im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz. Podz-Glidz und Lu-Glidz betreibe ich bewusst ohne Werbung und ohne Paywall. Beides ist aber mit einigen Kosten und vor allem viel Arbeit verbunden, die irgendwie finanziert sein will. Anders gesagt, ich bin auch auf deine Hilfe angewiesen, um noch viele weitere Podcast-Folgen produzieren zu können. Als Förderer von Podz-Glidz und Lu-Glidz bleibst du völlig frei. Denn es gibt nur eine einfache Regel. Du darfst geben, so viel du willst. Das kann ein einmaliger oder auch wiederkehrender Förderbeitrag sein. Du entscheidest. Falls du trotzdem unsicher bist, welche Summe vielleicht angemessen wäre, dann habe ich hier einen Vorschlag ganz unverbindlich.

[01:14:04] Bis zum nächsten Mal. Ciao.

[01:14:37] Übrigens, ich bin stets auf der Suche nach weiteren interessanten Gesprächspartnern mit hörenswerten Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Hast du einen Vorschlag? Dann erzähle mir davon und schicke mir, wenn möglich, gleich auch die Kontaktdaten. Am besten per E-Mail an luglidzkontakt@gmail.com. Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

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

Show notes

Werner Luidolt was one of the best sailplane pilots in Europe. At his peak, he switched to paragliding.

Some sailplane pilots simply describe us paragliders as tea bags. Because we apparently hang motionless in the air for them. When you are zooming through the air at over 100 km/h, completing cross-country flights of more than 1000 kilometers, can glide 70 kilometers to the next ridge without any problems, and only shrug with a smile at a 30 km/h headwind, you can certainly feel quite superior.

All the more astonishing, at least from the perspective of seasoned sailplane pilots, is the step that the Austrian Werner Luidolt took. At the peak of his sailplane career – that was in 2008, when at the age of 39 he had won one of the most renowned competitions in the world at that time – he simply switched: from the pilot's cockpit to the paragliding harness, without ever returning to sailplane flying.

What drove him to do it, Werner Luidolt tells in this 90th episode of Podz-Glitz. Of course, it is much about the comparison and the advantages of sailing and paragliding – and what both disciplines could learn from each other.

But Werner has even more interesting stories to offer. He is known in the scene as the publisher of valuable thermal and valley wind maps of the Alpine region. As a graphic designer, he designed the new design line of the Nova-Schirme. Recently, he gained insights into the paragliding scene of Iran on a trip. Furthermore, he is considered the inventor of the large Stoderzinken-Dreieck. In this process, his sailplane experience played an important role.

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

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

Music of this episode:

Track: Wager with Angels | Artist: Nathan Moore

No Copyright Audio Library

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

Links:

- Homepage: <https://www.wernerluidolt.com/>
- Viento.aero: <https://www.viento.aero/>
- 1081-km glider flight in the Barron Hilton Cup:
<https://www.onlinecontest.org/olc-3.0/barronhilton/flightinfo.html?dsId=481946>
- History of the Stoderzinken-Dreieck:
<https://teamblog.nova.eu/wenn-eine-vision-zur-wirklichkeit-wird-25144-km-fai-dreieck-vom-stoderzinken/>
- Design of the Nova-Schirme: <https://www.nova.eu/de/news-stories/artikel/news/neues-schirm-design/>

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2022/09/podz-glitz-90-der-umsteiger.html>

Transcript

[00:00:01] **Werner Luidolt:** Sailplane pilots often don't understand paragliders, why they do it, it's just a completely different world, and why you'd switch from a sailplane to paragliding with such incredibly poor performance, and it's

actually dangerous, and it might work, and I don't know what, it was very difficult at the beginning because I really wasn't understood, but in the end you have to look at yourself and see what feels good, what's fun, what brings you happiness.

[00:00:39] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Werner Luidolt. And I am Lucian Haas.

[00:00:54] Some sailplane pilots just call us paragliders tea bags because we apparently hang motionless in the air for them. When you're zooming through the skies at over 100 km/h, completing cross-country flights of more than 1,000 km, gliding 70 km to the nearest bath without any issues, and just shrugging with a smile at a 30 km/h headwind, you can certainly feel quite superior. That's why the step the Austrian Werner Luidolt took is all the more astonishing, at least from the perspective of hardcore sailplane pilots. At the peak of his sailplane career, back in 2008, when he won one of the most renowned competitions in the world at the time at the age of 39, he simply switched over.

[00:01:39] From the cockpit of a sailplane into a paragliding harness. Without ever returning to sailplane flying again. What drove him to do this is what Werner Luidolt tells us in this 90th episode of Podz-Glitz. Of course, it's largely about the comparison and the advantages of sailplanes—and of paragliding. And what both disciplines could learn from each other. But Werner has even more interesting stories to offer. In the scene, he is known as the publisher of valuable thermal and valley wind maps of the Alpine region. As a graphic designer, he designed the new design line of Nova gliders. Recently, he gained insights into the paragliding scene of Iran during a trip. Additionally, he is considered the inventor of the large Stoderzinken triangle.

[00:02:24] His soaring experience played an important role in that, by the way. 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, Schlugleits.

[00:02:45] Werner, what exactly is the Baron Hilton Cup?

[00:02:50] **Werner Luidolt:** The Baron Hilton Cup is actually an old institution among glider pilots, founded 30 years ago by Baron Hilton—that's the grandfather of Berges Hilton—together with Helmut Reichmann, the well-known German glider pilot. Back then, it was a competition that always ran over two years and was held all over the world. It was about flying a large FVI triangle or triangle according to a specific set of rules in a certain class of glider. And the person who made the highest flight point in those two years was then invited by Baron Hilton to Nevada to the Baron Hilton Ranch to go gliding for a week.

[00:03:43] **Lucian Haas:** And you won this Baron Hilton Cup once?

[00:03:46] **Werner Luidolt:** Exactly. So, I won it.

[00:03:48] **Lucian Haas:** When was that?

[00:03:49] **Werner Luidolt:** That was in 2008. And the exciting thing was, it was actually the very last Baron Hilton Cup. Because Baron Hilton was already 83 years old at the time. And he said he wanted to end the Baron Hilton Cup as long as he was still fit and could decide for himself. So, it was actually very exciting for me, because it was the last one and already a special distinction. And within the soaring world, it was a very coveted prize that actually many pilots worldwide wanted to win.

[00:04:29] **Lucian Haas:** That means you were one of the most successful glider pilots in the world at that time, or at least in Austria, is that how you'd put it?

[00:04:37] **Werner Luidolt:** Well, this prize wasn't won. In my class, it wasn't just open worldwide; there were specific regions. Because you just can't compare the regions of, for example, America in terms of performance with Europe, with the Alps, or with Australia. I won back then in a soaring class, the 15-meter Rheinklasse. It's like how there are different performance classes for paragliders, like the ENB, ENC, and END classes; there are also different performance classes for soarers. And I won it in the Rheinklasse and in Europe. That is, the Europe league, so to speak. And then over in America, there were pilots from Europe,

[00:05:22] from America, Asia, and Australia, and I believe Africa. So, there were several regions where it was advertised.

[00:05:33] **Lucian Haas:** Then you can say, okay, the most successful glider pilot in Austria of this period, roughly. Or one of the most successful. Yeah,

[00:05:40] **Werner Luidolt:** or maybe even Europe's in that class, because I won the European ranking in the Rhine class. And that was relatively exciting because the big flights, the really big flights from the Bernd Hilton Cup, are flown as FI triangles. And Austria isn't really a place where you can fly really, really, really big FI triangles. I mean, you can, but it's very rare. The big FI triangles are usually flown in Spain. I did it a bit differently. Instead of an FI triangle, you can fly a flat triangle, but you have a different factor and have to fly further accordingly than an FI triangle. So I actually flew a very large flat triangle, which is actually one of the largest flat, thermally flown triangles in Austria since 2008.

[00:06:33] No one has flown further than that yet.

[00:06:35] **Lucian Haas:** Was that only in Austria, or did you fly along the main Alpine ridge? Like, all the way into Switzerland and so on?

[00:06:42] **Werner Luidolt:** Yes, you have to fly relatively far for that. So, my route was registered as 1,083 kilometers.

[00:06:48] **Lucian Haas:** Oh wow.

[00:06:49] **Werner Luidolt:** That means, so I live in the Enztal valley. That's near Schladming, in the middle of Austria. And that flat triangle... well, Austria actually becomes too small there. So I started from my place at 9:30 a.m. local time and flew east towards Vienna to Hohenwand. That's pretty much the last corner of the Eastern Alps. I then turned at Hohenwand and flew from there—it was 530 kilometers, I think—in a direction towards the west. So I passed the Heimendorf airfield towards Switzerland, over the Flüeler Pass, until just before Desentes. That's about 20 kilometers east of the Oberalpenpass at the level of Lake Lucerne in Switzerland.

[00:07:38] And then back to my place in Eigen.

[00:07:40] **Lucian Haas:** Was that your biggest or longest glider flight you've ever done?

[00:07:46] **Werner Luidolt:** It was my longest, yes. The difficulty with a soaring flight like that is, of course, the scale and the weather. You very rarely get weather conditions where you can take off so early. Where the weather is homogeneous from east to west. Where you really have good conditions constantly. So the weather has to be right. And back then, it was actually a weather situation that I'd say still only happens every five to ten years. It was an Omega situation. It was a weather situation where we flew 1,000 kilometers for five days in a row in a glider. That happens very rarely. And it was a special weather situation. I was pumped.

[00:08:25] Everything worked out exactly as I had imagined. And then I just went ahead and did it.

[00:08:30] **Lucian Haas:** And it worked.

[00:08:34] When you say that was the pinnacle, did you not experiment with the glider as much after that? Or did you not do as many long distances with it anymore?

[00:08:44] **Werner Luidolt:** No, it was like a peak for me. I've always oriented my entire soaring career towards long-distance flying. And the Bernd-Hilton-Cup was actually a goal of mine. You don't just win the Bernd-Hilton-Cup out of nowhere. It has a performance progression in itself. You have to do that for it. You can't just say, I'm flying 1,000, 1,000 kilometers now. Instead, you need the right aircraft. You have to be capable of flying it. You have to have flown several long distances beforehand. It takes years to actually develop to that point. And then I won it.

[00:09:24] And I basically experienced something like, I've reached the goal. And somehow, I then lost my goal. Like, my... what do I do now? And I also overdid it a bit. I actually mostly just went flying for the performance. And for the record. And I lost one of them. I lost my passion for flying. So the joy of flying. It was actually so performance-oriented and focused on this Bernd-Hilton Cup.

[00:09:59] And then the whole thing just kind of fell away from me. And I had a very strange experience. I was actually over at the Bernd-Hilton the following year; I had been invited. And you have to imagine the Bernd-Hilton Range—it's in Nevada. It's a paradise for cross-country flying. The base altitude is 6,500 meters. And there, you can fly 1,000 kilometers in a glider in 6 hours. So, incredibly fast average speeds.

[00:10:29] And I flew there. And I was up at 6,000 meters in a plane. With oxygen. And I flew around. And I sat inside the plane. And I had this feeling. Okay. And that was it. I didn't enjoy flying anymore. It was really weird. And I had a real crisis of meaning, like what's going on now. Now I've reached the big goal. And actually, I'm not happy about it at all. And that was a really difficult phase for me back then.

[00:11:02] There's probably a term for that. Maybe you can understand it better if you look into those kinds of things. But for me, it was really at the peak. I actually decided for myself that I'm going to do less soaring, or maybe not do it at all anymore.

[00:11:16] **Lucian Haas:** Was the reason, or was it the trigger, that you sort of switched over to paragliding?

[00:11:23] **Werner Luidolt:** No. I've always been interested in paragliding. I got my paragliding license relatively early. That means I got my license in 2004, I think. But I haven't done much of it. Because I didn't do soaring either. Because I prioritized it lower.

[00:11:37] **Lucian Haas:** But you did soaring before paragliding? Exactly. Okay. I

[00:11:42] **Werner Luidolt:** I started gliding in 1989.

[00:11:44] **Lucian Haas:** That's relatively young. You were around 19 or 20 then, something like that.

[00:11:47] **Werner Luidolt:** I was 20, yeah. At 20 years old. Yeah, I got my paragliding license in 2004. That was a phase back then. We sailplane pilots basically said, well, if you can sailplane, then you can do paragliding too. We all tried it out. And that's when I got my license. But I never actually flew. And then, after I was over at Bernhilden's in Nevada, I went back to my flight school to renew my license. The paragliding license. I kept renewing it. Then I went to the practice field and did some flights. And back then I got a new one, so an A-glider, a training glider. And I noticed that the glider, that it had changed incredibly much compared to 2004. Suddenly I had a glider that was totally easy to fly.

[00:12:33] The one with very few lines. The one that didn't have any. The one that started super well. The one that had more performance than before. I had the feeling, ah, this is fun. And then I immediately unpacked a glider at the flight school. And I drove to Loser with us. And went flying. And then I had an evening flight where, very late with the last evening sun, I was soaring over a small hill at the middle board. And then a bird came towards me. Very close to me. And then I soared with this bird, which was hanging very flat in the sun. And then I suddenly, I felt it again. That.

[00:13:15] **Lucian Haas:** What?

[00:13:16] **Werner Luidolt:** The feeling. The beauty. This passion, actually. This, why I actually fly. And that was such a micro-experience. But it was so profound for me because it went so deep. And it was so simple. It was so simple to fly with the glider. Someone was flying almost alone. I was maneuvering with the bird. And it electrified me. I almost teared up. It was really emotionally overwhelming. After this whole story. That's a story that has developed over years. Since then, it's actually not letting me go. It

[00:13:53] **Lucian Haas:** it was almost like a rebirth, something like that.

[00:13:55] **Werner Luidolt:** Exactly, yes. That also led me back to where I actually come from. Because I don't actually come from soaring. I come from model aviation. So I actually started as a child. And I had this playful approach with model aviation. So I had free flight models. I had remote-controlled models. That was a playful approach. And that was very simple flying. And paragliding. This one flight suddenly brought me back there again. To this childhood memory. To this beautiful, simple thing. That's why I enjoy paragliding so much now. Because the playfulness is simply what makes me happy. It's incredibly fascinating for me. I enjoy it.

[00:14:41] Every single day, non-stop. It's just great.

[00:14:44] **Lucian Haas:** Do you still go hang gliding sometimes today? No. Not at all anymore? No.

[00:14:48] **Werner Luidolt:** It's totally interesting. That

[00:14:50] **Lucian Haas:** is it like a closed chapter for you?

[00:14:53] **Werner Luidolt:** Absolutely, yes. For my sailplane colleagues, it was totally difficult. Because they couldn't understand at all what was going on with me. When you basically suddenly stop sailplane flying and start paragliding. It's all paragliding, sailplane flying. Paragliding is very contrary. And sailplane pilots often don't understand why paragliders do it. It's just a completely different world. And why you'd step down from a sailplane to paragliding, to such an incredibly poor performance. And actually, it's dangerous and it could work and I don't know what. It was already very difficult at the beginning because I really wasn't understood. But in the end, you have to look at yourself. And see what does you good. What is fun then? What makes you happy? What moves you forward?

[00:15:39] For me, that chapter was simply closed.

[00:15:42] **Lucian Haas:** With your knowledge of basically both worlds, you could be a great ambassador. What would you explain to each of them? Where do the respective advantages of both types of aviation basically lie? Let's start with soaring. I'm a paraglider pilot now. Explain to me why I absolutely have to try soaring sometime.

[00:16:01] **Werner Luidolt:** Well, as a paraglider, I'd say you have to experience these incredible glide ratios and the incredible performance of a sailplane in real life. Because a sailplane is a highly refined machine. You can cover incredibly long distances with them efficiently. And that's fantastic for a paraglider. I remember I once had a sailplane flight where I flew 300 kilometers in one direction. That was me. To Adelberg, that's far. With two lifts. That means circling twice. So, all with line flying, catching lifts, with a straight flight path, with efficient flight technique. But overall, two lifts. That's of course an extreme case.

[00:16:46] **Lucian Haas:** That's a factor of 1 to 10. So we as paraglider pilots can, if everything goes well, sometimes cover maybe 30 kilometers with two lifts. With a bit of wind maybe still in the background. Yeah. But then it's like, you can do ten times that with a glider. You can

[00:17:01] **Werner Luidolt:** you can do. Yes, that works, yes. Or when you think about paragliding, with sailplanes you think in much larger dimensions. That means if I have a lift with a sailplane, I think, what am I doing in 50 kilometers? Or what am I doing in 70 kilometers? Those are dimensions that you as a paraglider have to grasp. It's incredible. And the glide ratio view, for me the biggest problem was with the paraglider. I had a calibrated glide ratio view from the sailplane. And it's of course incredibly flat. And at the beginning, I had disappointments with the paraglider that were unbelievable to me. I couldn't get from one mountain to another. I almost couldn't believe it. And when the valley wind came, that was incredible for me. And then experiencing paragliding too, that the wind, for example the headwind, if you have 20 km of headwind,

[00:17:50] is actually irrelevant for the sailplane, it doesn't matter. I barely dealt with valley winds as a sailplane pilot either. It was hardly an issue for me.

[00:18:01] **Lucian Haas:** Also because you usually fly over it?

[00:18:03] **Werner Luidolt:** Because you're flying over it, you're rarely that far down. Or rather, if you have a headwind, a valley wind, it's relatively uncomplicated for a glider because the polar curves of the glider are very flat. And if you have the best glide at 90 and you have a 20 km headwind and you're flying at 110 or 120 for me, then the performance is still incredibly good. That means you only notice it in very extreme cases where it comes down to the last meter. But in reality, the valley wind is negligible.

[00:18:36] And that's something you have to experience as a paraglider. I think it's a fascinating experience. I would recommend it.

[00:18:43] **Lucian Haas:** And if I'm a glider pilot now, what fascinating experience in paragliding would you have to tell me about—or would you recommend to me?

[00:18:51] **Werner Luidolt:** In soaring, you're inside your cockpit. That means you're actually somewhat insulated from the outside world in a way. You don't really notice what's happening outside immediately. But with a paraglider, you hear much more. The sound of the air against the helmet, what you pick up there, and the smells. And the intensity of the lift in a paraglider is incredibly denser than in a glider.

[00:19:19] And I think a glider pilot should experience once how alive the air actually is and how much is going on in the air. You also see constant sinking while paragliding. You see so many things flying around. And with this small-scale flying, where you can stay on the tiniest little slopes and bank away. You have a thousand times more lift for a paraglider than for a glider. Because many of the lifts that a paraglider picks up, a glider can't bank into at all. He can only use them to stretch out his glide angle, but he can't bank into them. That means this incredible variety of lift in the air is something a glider pilot really needs to experience.

[00:20:02] **Lucian Haas:** If we're talking about two different worlds here, where you'd really say, okay, the experience is different, but also what you can do with the given conditions is so different—would you still say that a paraglider can learn something from a glider? Or are they really such separate worlds that you could say, no, it's just something else, and you can't really transfer that much directly?

[00:20:27] **Werner Luidolt:** Well, you can definitely transfer things. For example, I try to transfer the flight style of sailplanes to paragliding. When I was sailplane flying, I was always mindful of flying lines and having as little circling as possible. That means it's not characterized by an ultra-fast forward flight that goes point-to-point, but rather it's really terrain-oriented, wind-oriented, and tries to maximize the glide distance and then circle the strongest values. And I do the same thing with paragliding. That means I try to maximize the glide distance and then circle the strongest values. That means I try to maximize the paragliding then and circle the strongest values. And then select the strongest values and just fly the most efficient, best line. And that's also with me, my flight style is also like that; I have a paraglider, I hardly fly, so I hardly need full power from the glider.

[00:21:16] I fly most of my routes at half throttle. And even though I fly B-class gliders where you could really push it, even if it's a bit harder to fly, I don't need to, because my flying style is so efficient for me that I still fly fast sections without always going full throttle.

[00:21:33] **Lucian Haas:** Because you don't bank so much in between. You just fly the lines in a way that you lose very little altitude, and then you can fly them accordingly fast.

[00:21:40] **Werner Luidolt:** Exactly. And I've taken that from soaring—this choice of lines, finding the lines, and reading the terrain to see what possibilities are there. I can apply that very well to paragliding. Or, for example, flying under a cloud. So, soaring consists of "dolphin flight," where you fly very straight under a cloud and simply take your lift from the strongest part of the cloud. In paragliding, I do it exactly the same way. That means I don't just fly into any random cloud or cloud street; I'm really very selective and try to find and hit the best line under the cloud with the paraglider.

[00:22:19] **Lucian Haas:** Are there things where you would say, you came from soaring, then switched to paragliding and did it more and more, but even with paragliding, your approach to flying changed a bit more over the years? And if so, in which areas?

[00:22:37] **Werner Luidolt:** For me, the wind has always become more important in paragliding. In soaring, I didn't pay as much attention to it during normal cross-country flight, but in paragliding, the wind is simply an essential topic. I've become much more attentive to what the wind is doing, which direction it's coming from, how to approach a slope so that you can get away safely, how you're always very low in terms of being towed with the paraglider or often inside the relief, how intelligently you build a flight path so that you find the right trigger point at the right place at the right moment. And I've become much, much more attentive to that. That wasn't necessary in this level of density in paragliding, but not in soaring. And that also distinguishes paragliding from soaring very strongly for me, because I'd say, the intensity of a three-hour paragliding cross-country flight,

[00:23:32] ...corresponds to the intensity of a ten-hour sailplane flight for me. That means paragliding is incredibly dense for me. It really challenges me.

[00:23:42] **Lucian Haas:** So that means, even after three hours of paragliding, would you be as exhausted today as you were after ten hours of soaring?

[00:23:48] **Werner Luidolt:** So, physically and mentally? Yes, you could say that. So, a ten-hour paragliding flight is very fulfilling for me, but I'm empty at the end. And that also has to do with how I engage with flying. I go very deep into it and experience a flight like that very intensely. Gliding is relatively forgiving in a way. If there's a thermal cutoff or if the wind is a bit stronger, if there's no sun, you just fly 20 kilometers further to the next board. It's a bit fault-tolerant, I'll put it that way. But with the paraglider, we know that if the sun is gone or you make a mistake, or you're once in the rotor wind, you simply have a thousand possibilities of where you can end up on the ground. And that challenges my knowledge and my skills very strongly,

[00:24:38] that you really have to push yourself. It challenges me, it fulfills me, it's just

[00:24:43] **Lucian Haas:** intensive and dense. If you look at it that way, you could almost say that the really good paragliders might actually be better pilots than the sailplane pilots in the end? Given the performance standards they set for themselves? I mean, the

[00:24:59] **Werner Luidolt:** The performance claim is already... I mean, a good paraglider pilot could certainly be a good glider pilot, that's for sure. But I've also experienced some who were very good paraglider pilots, started glider flying, and just couldn't translate their paragliding knowledge over to glider flying at all. So the expectations were very high, and in the end, relatively little actually came of it.

[00:25:25] **Lucian Haas:** Because they couldn't really apply all the knowledge of micrometeorology and local winds and all that in soaring. Under some circumstances,

[00:25:32] **Werner Luidolt:** Yeah. Gliding is more of a heavy tactical game where you're constantly making tactical decisions on a large scale and, how's the best way to describe it, it's like playing chess and it depends much more on your overall tactics and your understanding of them.

[00:25:54] **Lucian Haas:** And paragliding is like a mill, where you get caught in a dilemma and then find it really hard to get out of it at all, or what?

[00:26:01] **Werner Luidolt:** Sometimes, yeah. You sometimes have to really struggle. Of course, you also have the option of coming down very low with the paraglider very often, and then you don't have that off-field landing issue, which can sometimes be a bit complicated with a glider. Overall, paragliding, long-distance flying, is a very, very high art. So I admire everyone who does that and flies very far. It's nothing that's easy.

[00:26:26] **Lucian Haas:** In an email regarding the preparation for this podcast, you wrote that you find debriefing after every flight very important. What do you mean by that? And how do you go about it yourself?

[00:26:39] **Werner Luidolt:** I've actually done that from the very beginning. I mean, I wanted to progress as a pilot, like when I started flying routes. And for me, it was essentially important to go through the entire flight again after every single one. I even wrote some of it down at times. In my early days, I wrote books where I analyzed the flight and wrote down what I did well, what I didn't do so well, and what could be done better. These are just learnings that you can write down. And then, when you repeat that, you integrate it and you can just do better next time. And that simply helps you move forward. And you have to address the bad sides. That means if you've had difficult or bad experiences, you have to look at them. Why did that happen?

[00:27:25] And if you've had good experiences or successes, you have to look at those the same way. Or you can look at them and say, okay, I did that well. Maybe I can do it even better. Or I'm already very good in that area and I want to work on it further. It's really just about debriefing, self-reflection, looking back at what happened. And that's how you can develop. You can work on your personal performance and constantly get better if you want to. You

[00:27:52] **Lucian Haas:** You just said that in the beginning, you mostly recorded a lot of things in writing. You really kept a book or a notebook or something. Do you still do that today? Or what does debriefing look like for you nowadays?

[00:28:05] **Werner Luidolt:** Yes, it has changed for me in the sense that my performance standards aren't as pronounced as they once were. But it's still the case that after every flight, the flight stays with me. That is, if I've done a big flight, I'm usually still occupied with it for two or three days. It's in my head. It's in my field. I still have to process it. I have to think. I'm happy about what happened. I think about what a beautiful situation it was. So, for me, it's not really about putting anything down in writing anymore, but it's a constant going over of the—for me, I tend to focus on the beautiful experiences—it just goes through my mind. And that's simply part of my post-flight processing, if you want to put it that way. It's just part of it for me.

[00:28:51] I don't write it down anymore, but I'm still busy with it. I talk about it for a long time afterwards. And I almost always write something about it for my flights.

[00:29:00] So when I submit something for an XContest, I somehow write down what I did or what happened, because I just enjoy replaying it, knowing what it was like. And I also like to look back at what happened five or seven years ago. I like reading what happened then. I enjoy that.

[00:29:21] **Lucian Haas:** That's the post-flight review. What do you do to prepare for a flight? Yes,

[00:29:26] **Werner Luidolt:** Preparation is just as important for me. I'm someone who visualizes very strongly. That means, for example, if I'm going to South Tyrol or Stoderzinken and want to fly a large triangle, I usually go through the entire two or three-day flight in my head. I mean, I actually play out the flight virtually in my head. From the takeoff—actually, from the climb up the mountain, from the preparations, from the takeoff. I imagine how I'll board the first plane. I imagine what the flight plan is like. Then I visualize in my head, for example, making the first turn at Chiemsee. Then I fly down to the south and I know exactly where I'll approach the mountain. I can, for example, if I'm telling you this, close my eyes and see the landmarks from my perspective.

[00:30:15] That's how I actually go through the entire flight from start to finish in my mind. And in the end, it's like the flight often becomes reality on the day it happens. It goes so far with me that for my big flights, I know one or two days beforehand that I'm going to do them. That means if I had a Hilton, I knew one or two days before that I would fly it. My orientation was so strong, it was so integrated into my mind, so visualized and so powerful and so real, that I didn't even notice it. I just knew it beforehand. And when I did my first 1,000-kilometer flight with the glider, I said to my wife, I said, "Honey, I'm flying that today."

[00:31:06] There was simply nothing to it. That means it had already played out in me beforehand, and I visualized it and then just did it.

[00:31:18] **Lucian Haas:** Powerful.

[00:31:20] Yes, absolutely powerful. Sounds great. I'm sure many people would be happy if it were the case for you too, that you could just imagine it and then you'd get there.

[00:31:31] **Werner Luidolt:** Yes, of course. It does take some effort, obviously. It is, of course, my personal image, my personal model. I think it's totally important that everyone finds their own way in. That's my model, my vision of flying.

[00:31:46] That's just my perspective. And it works for me. Of course, it's not feasible for everyone, but for me, it simply works and I've experienced it for myself. It fascinates me quite a bit as well, of course.

[00:31:59] **Lucian Haas:** Well, you just mentioned the examples of Stoderzinken and Grente, where you've probably already flown relatively often. Stoderzinken is your home region. You might not know every mountain there, but you've probably flown over most of them at some point with glider or paraglider.

[00:32:15] And now you're saying that you close your eyes and can already see the valley jump in front of you. How is it for you when you fly in regions where you say, "I don't know this place"? How do you experience those flights? Or how do you prepare for them?

[00:32:34] **Werner Luidolt:** That's relatively easy for me. I just have to go into a bit of detail.

[00:32:41] When I started gliding at my airfield, there was relatively little knowledge transfer. That means I had to develop all my knowledge of where I was flying and my routes myself. It means I had to learn how to read maps and, for my part, had to account for the time of day, the position of the sun,

[00:33:03] ...bank angle, terrain, relief, and wind, and then I planned the long cross-country flights for myself and flew them without ever having flown into those areas before. And now, if I go somewhere else, it's relatively easy for me. I look at the maps, I look at the relief map, I look at the position of the sun, and if I say I want to fly from A to B now, my flight planning works basically the same way as it did when I used to plan my routes. I look at the maps, I look at the sun, and then I fly accordingly. And in the end, a large triangle, like the Storzinken or anywhere you fly to, is actually based on connecting the position of the sun at the right time and then planning your route accordingly.

[00:33:48] And if you do it intelligently, you can fly good stuff almost anywhere to a large extent.

[00:33:54] **Lucian Haas:** You've just been saying that you look at maps. That's a good segue to switch topics a bit. You're well-known in the scene, also for your company or the brand, or whatever you want to call it, Viento. And through that, you offer printed thermals and valley wind maps, both for sailplanes and paragliding, for the entire Alpine region. How did you come up with the idea that you need, or that the scene needs, such maps?

[00:34:23] **Werner Luidolt:** Well, I come from a time when cross-country flying still worked without GPS. That means there was no knowledge transfer via some online XContest where you can look at tracks; instead, there used to be maps—these were like secret-tip maps with thermal hotspots, flight lines, and how to best navigate dealers. It was simply specialized knowledge that existed back then.

[00:34:50] **Lucian Haas:** Was, was was passed around under the table, so to speak?

[00:34:54] **Werner Luidolt:** Exactly, it was like a secret map where the best spots were marked. And yeah, maybe someone got that for someone else and explained it to them. For me, it was always like, I was looking for this knowledge and found it relatively hard to come by. And Simon Lämmerer, he's my colleague, he once started marking ideal flight lines and hotspots on the map. And I then helped create this map, and we did it with the idea that we just want to pass on knowledge. This is specialized knowledge, insider knowledge, it should just be available to everyone. And we just marked it out there. I then told Simon, I've already done some paragliding, and I said, actually, I want to capture all the valley winds, because it's just very important for paragliding.

[00:35:45] And there aren't any proper documents, there are small maps there and there, but there's just nothing that maps the whole thing out correctly. So I started by taking this base map we have and dividing it into registers, into a grid, and on the other hand, I drew in the valley winds as they seemed logical to me, but on the other hand, I had all the valley winds checked and expanded by local pilots. That means, because I'm a NOBA team pilot, I had quite a few team pilots living in various parts; I sent them excerpts, and they looked at all these valley winds and expanded and built them out.

[00:36:30] And in the end, a map has come out with valley winds from Wiedern-Neustadt to Mont Blanc and from the Vosges to Slovenia. And it's all referenced and actually drawn out with local pilots. And my goal was simply to offer paraglider pilots an understanding of how wind systems work. So that you learn and see from the map,

[00:37:02] where what kind of lee slopes are produced or where problems occur, where it's more difficult, where narrow sections create more or less wind. It should really be a tool for paraglider pilots to better understand the whole thing.

[00:37:16] **Lucian Haas:** Now, you're offering this as a printed map. From your perspective—I mean, you're selling it, so of course you'll say yes—but are printed maps basically still relevant today when the whole world is constantly on their smartphones or online somehow, everyone planning flights online with various XC planners and whatnot? So everything is done on a screen somehow. And now you come along with maps that are printed, which I'd then have to lay out on the ground next to me if I wanted to look at them at the same time. Why a printed map? Why not an online offer?

[00:37:51] **Werner Luidolt:** We've discussed that for quite a while. And there are actually several reasons for that.

[00:37:57] So one reason, though not the most important, but one reason is that Simon and I, we come from, we are both graphic designers, we come from the print field. We just like printed things that you can hold in your hand. We like books, we like printed stuff, we like paper. We just like it when you have it in your hand, when you can grab it, when you can draw something in it, when it's just...

[00:38:22] ...what a map experience is like. Of course, it's not the most important thing, but it's part of it. The next thing is that we've mapped out the glider cross-country flight routes on these maps. And a cross-country pilot thinks in different dimensions. That means when a glider cross-country pilot plans a long distance, he talks about flying 300 or 400 kilometers in one direction. That means you have a map in front of you that shows the ideal of a very large area on the map. And the printed map offers you a view over the entire Alpine arc. That means you're much less restricted in your planning and your view of the Alps than if you have a small screen display.

[00:39:12] That means this overall view of the Alps with the possibilities—for example, I can say I can do an Alpine cross-country flight from north to south and fly far to the west, or I have many more options if I can see the whole map at a glance. That makes the whole thing much more exciting. And the maps are also intended for training. That means if you're in training now and going through it with a flight instructor, the experience with a printed map, where you're sitting at a table with three or four people and discussing it, is much more intense, better, and denser than if you're going through it somehow on a monitor. That means it has a denser value. And the same applies to the Dählwinde.

[00:39:58] So you can simply understand the big picture much better when you have the broad overview. The digital versions also usually have the disadvantage that you can't display everything at different zoom levels. That means you can represent a landing field very well with small arrows and lots of content when you zoom in. But if you want to look at the big picture, it's technically very difficult to implement the level of detail we have digitally with the various zoom levels. And we looked into that and came to the conclusion that nothing comes close to doing it in print. And that was a conscious decision on our part.

[00:40:43] We do it in print and we've used it that way. Our soaring maps aren't just thermic maps, but also föhn maps for north, föhn, and south for the glider pilot. And they naturally cover huge areas. When flying in föhn conditions, you fly from Virneustadt all the way into Switzerland. And that is really much better to grasp and understand with the big picture on a printed map. And with the Dählwind map, it's like this: we used the back side so that we were allowed to include the Dählwind chapter from Burkhard Martens for his thermic book. And that means, in the end, you get a learning effect because you have all the

[00:41:25] ...Dählwind issues theoretically understand. Burkhard explains it really well with visual material and lots of information. And on the other side, you can cross-reference that simultaneously with what the map offers. That means, for us, it's simply the better, bigger picture, which just provides more possibilities.

[00:41:44] **Lucian Haas:** You're saying that now with your trained graphic designer's eye, which you also use when looking at these things. Speaking of graphics, you also work as a graphic designer for Nova. There, you're responsible for, among other things, the new color design—or what I mean by color, the graphic design of the current Nova gliders. I believe that's been on the market in this form for two years or about a year and a half now. Did it come from your pen, or did you help shape it, as they always say? From a graphic designer's point of view, is glider design actually an exciting task?

[00:42:21] **Werner Luidolt:** Yes, it's absolutely exciting. On one hand, it's very exciting because the expectations for me personally were very high. So, when you're connected to flying as passionately as I am, the demand to do something good in that sector is naturally very high. So the pressure on me personally was high. I knew it was a very difficult topic. Paraglider design and colors is a very far-reaching subject where it's very difficult to appeal to a large number of pilots. It's a huge spectrum. So, I knew I'd probably face some headwinds there, but I'd also get support. It's certainly going to be a very hot topic. And

[00:43:06] that was already very exciting for me. And it's also very exciting from a technical point of view, because a manufacturer's requirement is also that they have certain ideas, certain parameters that they orient themselves by. So

with the NOBA, it was like this: they wanted to have relatively few sail cuts. That was supposed to work relatively easily. Then the problem is that the design actually has to work from a glider all the way to a high-performance wing. Every glider class has different requirements. A training glider has to work differently in terms of visibility during training than a high-performance wing. A high-performance wing perhaps shouldn't be built so extremely complicated technically. There are many technical frameworks running in the background.

[00:43:54] The color selection isn't always that simple either, because you don't have just any colors to choose from. You have a certain spectrum.

[00:44:03] **Lucian Haas:** The fabrics are also limited. Especially the modern lightweight fabrics are sometimes only available in four standard colors. That's basically all you can work with. Or you have to cut in a completely different fabric quality again if you want to say, I still want to have some orange in there, but that's just not available in the 27 Porsche right now.

[00:44:23] **Werner Luidolt:** Exactly. That's a huge topic. For example, I get a list of possible fabrics for every glider. And sometimes it's really complicated to actually do something that works. Because in the end, you're faced with the task of producing, for instance, three series colors that are as different from each other as possible, while still appealing to the largest possible audience of interested people and buyers. And that's not always easy to do with just a few fabrics. It's always a challenge. And in this day and age, it's even harder because the entire supply situation is even more complex. We now have fabrics for gliders that have a lead time of several years.

[00:45:09] and you don't even know if the fabrics will be delivered. So it's a relatively complex topic. You might have to change a color at short notice again. It has to fit into the overall concept. So there are relatively many decisions in the background that aren't always easy to manage in the end. And in the end, it's also not easy to get this color distribution right, because you naturally need colors for certain divisions. How many colors do you want? How often do you produce which color? And of course, you might make a color combination that's difficult, which sells less. So it's always relatively difficult, but I'm happy, I mean, so far it's working well, the feedback is good and

[00:45:56] we've hit the mark pretty well on the distribution and what ends up selling in terms of percentages. Of course, I'm learning, Noba is learning—it's a process, you can't just...

[00:46:10] Two and a half years ago, I didn't know how far that would go, but by now I'm at the point where I know every fabric from every manufacturer, which fabric you can combine it with, and how it looks in the end.

[00:46:27] At the beginning, I sat there with fabric samples, and the problem with paraglider fabric is the translucency effect—the effect when you have it lying on a table is completely different, or very different.

[00:46:39] **Lucian Haas:** Part of it is also the colors coming from the individual manufacturers, I think; it says "yellow" every time, but there's such a subtle difference, sometimes depending on whether it's the 40-gram fabric or the 32-gram fabric, or especially if you combine something like Doctor with Porsche and stuff like that. You just have to say, yellow isn't yellow; you can see immediately that one is somewhat more greenish-yellow and the other is more orange-yellow or whatever, and then you can't just make a completely yellow glider or anything like that.

[00:47:10] **Werner Luidolt:** Exactly, that's how it is, and it's also sometimes exciting because it's not always possible to make production colors 100% identical for display purposes; sometimes production colors are determined and fabrics are ordered that are simply

[00:47:27] in reality. And that's sometimes exciting when you see the production models and then look at it and go, okay, does this actually work? And that was very difficult for me, or difficult for me, in the beginning. By now, of course, I have a lot of experience and I can say that it works and it's going to turn out fine in the end.

[00:47:43] **Lucian Haas:** Well, a glider design should be as clear as possible in terms of being a recognizable trademark for a brand. At the same time, the sail shape is similar for many manufacturers. Also the goals, maybe to say, the gliders should look as stretched as possible. So I put narrow color bands in there or something. Certain structures always end up being similar. Besides Nova, which other brand do you feel has a successful design from your perspective as a graphic designer? Besides Nova, which other brand do you find, looking at it through the eyes of a designer, has succeeded

particularly well in its own way—meaning they've pulled it off well?

[00:48:30] **Werner Luidolt:** Yes, it's special. I think it depends a bit on what the brand wants to embody and how the brand has done it right for itself. So, if I take BGD as an example, I find the entire color scheme interesting, and the direction they've taken and are following very consistently is very good for BGD. I also find, for example... it's just different approaches. I think even if it's a completely different approach, it's still interesting. So for me, everything is interesting; it doesn't have to be one specific thing that's right, but there are approaches that work differently and are still interesting. I actually find what Ozon is doing now with the new Zeno quite interesting.

[00:49:15] I've seen that flying in Italy several times now,

[00:49:24] What potential does it have with so few color combinations on the fabrics? Under certain circumstances, you can achieve something relatively easily, and I think Ozon has taken a step there that is potentially exciting.

[00:49:39] **Lucian Haas:** Ozon had a graphic language before that was similar across all gliders, and this is a real break from that. I mean, with Nova you also made a real break, and many people will probably say, that's not a

[00:49:52] Ozon had a visual language before that was similar across all their tents, and now this is a real break. I mean, with Nova you've also made a real break, and many people will probably say, "Well, that's not a classic..." Yeah, I've been self-employed since 1996. That means I've been in the design industry for a very long time, and the thing is, some things you develop from scratch need time before they actually work out in the field. And I have a nice example of that—a mental model or a point of reference for me—because of how advanced the new tent design was when it was introduced. Back then, Kriel Maurer had his X-Alps tent made in the old design. That means he made the X-Alps with the old design, even though the new Advanced tents in the new design were already available. And we thought, okay, that means the new Advanced design, which is very good, wasn't established yet; it was totally new, reduced... classic, real Ozon anymore, or at the beginning, many people probably also said, "Well, that's not a classic Nova anymore" and so on. Yeah, yeah. How hard is it then, especially with Nova, when you've arrived with a new design or your new design, how hard is it to convince people of it?

[00:50:14] **Werner Luidolt:** Yes, I've been self-employed since 1996. That means I've been in the design industry for a very long time, and the thing is, some things you develop newly need time at the beginning until they work out in the real world. And I have a nice example of that, well, a mental model or a point of reference for me, because of how advanced the new glider design was introduced. Back then, it was like this: Chrigel Maurer had his X-Alp glider made using the old glider design for the X-Alps. That means he made the X-Alps with the old glider design, even though the new Advanced gliders in the new design were already there. And we thought, okay, that means the new Advanced design, which is very good, wasn't established back then, it was totally new, reduced

[00:51:04] and actually, for some reason, even Chrigel Maurer couldn't come to terms with them back then. And now it's completely established and no one thinks it would have been better in the old design somehow. And I believe it will be the same with one like this, and basically with Nova it's also the case that it's established now, it's seen often, it works, and people understand it, and in the end, it sometimes takes time for it to trickle down and be understood. Yes, and it's like that. That there are some who just say, "I don't like it" or "I don't like it" or "the shapes are bad," you just have to live with them and deal with them, that's just how it is. You can't get 100% buy-in, that's always difficult, but we try our best.

[00:51:51] **Lucian Haas:** Let's jump to a completely different topic. You were in Iran a few months ago with some people from Nova. How did that happen?

[00:52:03] **Werner Luidolt:** Yeah, that's a long story. So Thermik Broschardt was in Iran, I think six or seven years ago, and he made a video back then and told me how cool flying in Iran is. And I told him at the time, "You know, Mick, if you go to Iran again, I'm coming with you." And then this year, it just happened to work out that Thermik went down again and we had the opportunity for a small group to go down. It's not that easy. You can't just put out a big call. Only four people were possible, and in the end, it was a small group with Mick, with Dil Gottbrat from Nova, the Nova BR guy.

[00:52:50] and Burkhard Martens was with us. So there were four of us who more or less set off on this expedition. But we had a contact person down there. That was Hamed and Afshin. They are the Nova representatives down in Iran, and Fatemeh and Mohamed, they do Skywalker and Advance sales in Iran, and they actually looked after us. Yeah, and in reality, having someone look after you down there is very important. I mean, you can't just fly down and say, I'm flying down there now. It's not quite as simple as it is back home.

[00:53:28] **Lucian Haas:** What kind of impression did you get of the paragliding scene in Iran?

[00:53:32] **Werner Luidolt:** Yes, that was extremely surprising for me because

[00:53:38] I think the West, or many people, have a bad or distorted image of Iran. And the truth is, the Iranians themselves are actually—first of all, the people are incredibly nice, helpful, and insanely loving people, truly insanely loving people. Not fake, but they are genuinely exceptionally nice. And the paragliding scene down there is very active. That means they have an incredible number of paragliders who fly a lot in very many flight areas and have really good gear. So it's not like you imagine, where they fly with some old rags and don't have good equipment; they have top-tier gear. They have all of that and they fly very well, too.

[00:54:23] So, regarding the training standards, how it works down there exactly—we saw schools that were quite consistent with their training, but I don't know which specific training scheme they use. But from what I saw, they fly very well, they have very good pilots, they have very good performance pilots, and top-tier gear. So it's fascinating.

[00:54:45] **Lucian Haas:** How many of you came there to fly, or was it more of a "business trip" and networking trip, where it was more about the human element or the business side and not so much about actually getting into the air?

[00:54:59] **Werner Luidolt:** So we flew quite a bit, not huge flights, even though the terrain allows for it, but we visited several different flight sites and that was the goal. We wanted to see multiple sites, and of course, we wanted to see something culturally as well. Flying was important, but Iran itself has so much to offer culturally. You honestly can't stop being amazed. It's really like One Thousand and One Nights. It's an incredibly beautiful country, apart from the flying. Yes, we flew to different flight sites. Of course, down in those desert areas, as I said, the conditions are already very exciting. That means you have base altitudes there...

[00:55:44] four, four and a half thousand, you get up relatively quickly. There are days where it reaches six thousand meters. They fly four hundred kilometers down. It's strong thermals, dry thermals, sometimes harsh thermals, so in the desert areas, there's nothing where you as a beginner should go. But then there are northern areas, which are greener, like back home. That's by the Caspian Sea, it's more like when you fly in the Alps. It's calmer there and there are super beautiful areas where a lot of people fly. There's Ramian, that's a flight area, it's like the Alps. It's like green carpets laid out. There's a transfer shuttle up there. There are 50 people up there at the start, from the Akroflieger to the cross-country glider.

[00:56:31] They're out there all day. It's unbelievable. You wouldn't believe that there's such a vibrant scene in Iran.

[00:56:40] **Lucian Haas:** Are it mainly men flying there, or are there women too? Or is it, because it's Iran—where people say it's a very male-dominated sport—perhaps even way more than here, where the female quota is very low?

[00:56:57] **Werner Luidolt:** So, I was fascinated. For my purposes, there are actually very many women down there who fly. Of course, there is more or less a headscarf requirement for women. So not the burqa, but a headscarf. And the headscarf for the typical paragliding lady down there is just some kind of paraglider manufacturer's buff they have on their head. And then the helmet goes on, and in reality, well, they are very relaxed about it. And there are many women who fly and are recognized and from the heart, and I never had the feeling that the men somehow dominated or treated the women worse or anything like that. Rather, they were full members. The flight is flight community and accepted and they flew very well and were incredibly lovely experiences.

[00:57:48] And they are so warm, they talk a lot, and they speak relatively good English. It's just really a great community. But you have to say one thing: paragliding in Iran is actually a sport for the rather wealthy. That is, the paragliding equipment costs just as much as it does here. There's nothing out there that's much cheaper. But the wage level of a classic employed secretary is, of course, already very, very low today. So, for a normal family, normal

working people, whether they can afford paragliding, I would say rather no. There are very many dentists, dentists, doctors,

[00:58:32] who do it, or rich kids. So, it's a bit of a shame, of course, but that's just how it is.

[00:58:41] **Lucian Haas:** Is it seen as an elite sport there in the country as well?

[00:58:47] **Werner Luidolt:** That's hard for me to say. You could imagine it, under certain circumstances. But there are regions that don't know paragliding at all. They told us that if we fly cross-country and land somewhere further away, we might land in areas where they've never even seen a paraglider. So, it's not like,

[00:59:07] as public as it is here, that everyone knows about it. I mean, Iran is huge. You have to imagine it like this: there are regions that are very rural. And if you come down there with the glider, they just, yeah, they don't really know them.

[00:59:21] **Lucian Haas:** Based on the experiences you had there, would you say in retrospect that Iran is suitable or even worth it as a paragliding destination or even for cross-country flying? Or is it already so exotic that as an individual traveler, you don't stand a chance at all, really?

[00:59:41] **Werner Luidolt:** Well, I'd say it's not really for individual travelers. Of course, you can go to a well-known flight area like Ramean and fly locally. Cross-country flying is a real challenge. Because, when we were down there, it was like this: we were looked after by our Iranian friends and we always flew together. That means if we landed somewhere outside of the launch site, there was always an Iranian with us. Because there are several issues. One is that you might land in an area where there are people on the ground who don't speak English and who call the police relatively quickly. And, yeah, and that's relatively difficult. You just can't communicate with the police sometimes, and that is,

[01:00:29] And of course, there are areas in Iran that are sensitive. That means there are military facilities in Iran that you wouldn't recognize from the air. To give you an example, we flew from Rock towards Ifshaan, which is about 50 kilometers away. We landed there because Mohamed flew with us and he did a spiral descent. Burki and I flew with him, landed there with him, and he said, "Okay, if we had flown another 20 kilometers, we would have hit a restricted zone where we aren't allowed to fly." Two months after we got home, I did some research and found a report about the Iranian nuclear plant, and the location was listed there. I realized that the Iranian testing site was just 20 or 30 kilometers away from where we were.

[01:01:21] And if you fly there freely, just flying around and landing in that area, then it's over. You'd have a really big problem. We weren't allowed to take cameras with us while flying either, because if you take photos in the air and accidentally photograph a military facility—which you can't see very well from the air—then of course you have a problem when you land and the policeman starts checking your photo equipment and you have a photo of a military facility that he recognizes; I'd say then you have a massive problem. And that just makes it very difficult. That

[01:02:00] **Lucian Haas:** That means there are no YouTube clips of your flights either, because you didn't have a GoPro on your helmet or anything like that. Exactly. Where you could have captured it.

[01:02:08] **Werner Luidolt:** Exactly. But it was like, Hadi,

[01:02:12] That's from the trip with a man who flew with us and took photos of us. That means there's footage of us flying, Burki and I, photographed by Hadi. And that's coming out—there's going to be a report on it and there will also be pictures, almost fantastic pictures. I mean, when you fly over a desert landscape at four and a half thousand meters, where there's the great plain and the mountains grow out of the ground, and you're flying in very dry air in this surreal area, it's incredible. I've never flown in such an exciting area before, in terms of flight conditions and visually. On the horizon, we saw salt flats,

[01:02:58] they looked like fog lying in a valley and incredibly large plains. Insane. So, the visual impressions were incredible. And you could fly crazy distances down there. But the conditions are such that if you're a very good pilot and you could maybe fly 300 kilometers down there, which is certainly possible for a good pilot, you'd actually, in my terms,

need an Iranian next to you flying with you who then lands where you land. Because otherwise, it could get complicated.

[01:03:31] Or

[01:03:31] **Lucian Haas:** you try to fly long distances with the tandem and you always have an Iranian sitting in front of you saying, you're my interpreter and the one who has to find the thermals again, no matter where I land.

[01:03:41] **Werner Luidolt:** Sometimes, yeah. It's a real shame because the country has incredibly cool possibilities. You could fly routes there endlessly.

[01:03:51] But I think it's just not ready yet for widespread travel. You need support on the ground. In Isfahan, for example, it was like this: the Iranian, Hamid, who basically signed the NOBA distribution for us, said we're there, and that was basically our confirmation. He accompanied us. So it's not just something where you drive there and fly. It's not that simple. It's even the case that if you apply for a visa, you need a visa for down there. It's not guaranteed that you'll get an approval, that you'll get a visa to enter. It could be that you have some weird bad luck and they don't let you in at all, under certain circumstances for various reasons. It's not quite that simple.

[01:04:39] That's the funny thing. Once you're in the country, the Iranians actually live very freely in their thinking and their actions. They are totally free. They know there are certain areas you have to be careful in. You have to watch out for that knowledge. But outside of those areas, they know very well what they can and are allowed to do. And they actually live incredibly freely. Freer than we are in some areas. It's almost hard to believe, but that's how it is. They live a very, at times a very carefree, cool life. Which might be hard to understand right now, but it's really like that on the ground, to be experienced.

[01:05:23] **Lucian Haas:** That means there are fixed rules, but within those rules, there are enormous freedoms.

[01:05:28] **Werner Luidolt:** Yeah, actually they do. They know how to handle it. They know how to work within these frameworks. And within those, when they play this game, they can just exercise incredible freedoms that are even exciting for us in terms of what they can do. But they live incredibly differently.

[01:05:56] Fatima told me that normally you're not allowed to fly at all in Isfahan. This city is simply off-limits. But then there's some revolution leader, I don't know, a holiday. And if you apply then, you can suddenly take off and fly with the trike, with the paraglider, right in the middle of Isfahan, in the middle of the dry riverbed, inside the city, which you're normally never allowed to do. But if you know how to do that, you can just do things that are normally never possible, things that wouldn't be possible for us either. It would be like if you said you're going to Munich and somehow you can just fly in the middle of the city because, I don't know, the mayor is having a birthday.

[01:06:41] They just create these certain loopholes. Or take Fatima, for example—actually, it's not really allowed for women in Iran to ride motorcycles. They're allowed to go paragliding, but riding a motorcycle is difficult. Yeah, and they ride them anyway. She wears the motorcycle suit and just rides anyway. She just does it.

[01:07:09] If you imagine it here, like you just go out riding somewhere, without a license, without anything, without permission, but they just go ahead and do it.

[01:07:21] **Lucian Haas:** Because they just want the freedom.

[01:07:23] **Werner Luidolt:** Yes, exactly.

[01:07:24] **Lucian Haas:** Werner, now towards the end, you can tell me one more story. Let's jump back from Iran to the Alps. I heard you're something like the inventor of the so-called Stoderzinken triangle.

[01:07:40] **Werner Luidolt:** What's behind it? Well, that's a bit of a long story. After I stopped sailplane flying, I somehow looked for a connection in the community, in the paraglider community. And in our area, there's a Lex Robet, who is actually quite well-known, the paraglider. He was already very good back then. And I met up with him at the time because he simply wanted to exchange ideas on how paragliding works, how it works for us there. Just connecting from sailplane pilot to paraglider.

[01:08:16] And Lex and I were talking back then, and that was the first time we really talked about valley wind. I told him, valley wind, yeah okay. And he kept saying, Werner, you'll see, once the valley wind hits, then you'll know what I'm talking about. And I said, yeah, okay. But I figured out what was happening very soon. Then we talked about routes. And of course, because I had flown so far in soaring, I talked about cross-country flying, even though I hadn't actually flown any cross-country routes with the paraglider at that point. And we talked about triangles, about FE triangles and what's possible in the area—that you don't just fly on the ridges or to South Tyrol, but in our area. And I told him about the Stohler Ziegel back then, I looked at the thing, the starting point,

[01:09:02] and I then took the XC-Planner with Lex back then and, using the knowledge I have as a glider pilot—how I can read the landscape—I thought, okay, you could actually fly 200-kilometer FE triangles there. And I mapped that out in the XC-Planner back then. But I flew roll routes myself. And I sent that to Lex, and for him it was still difficult back then, because you have to imagine, you're coming from the Dachstein

[01:09:32] I didn't actually fly west. That means it didn't happen back then. The assumptions, the beliefs, they were just like, you can't go there, the valley wind is too strong, you can't do it properly, no one has flown there yet, it won't work. And I just drew it in with my lack of knowledge, but glider knowledge, or lack of knowledge of theirs, paraglider knowledge, I just drew it in. And in the end, that's how the 200-kilometer FE triangle came out, and that's actually now the basis for the FE triangle flown from Stoderzinken, where they're actually already flying 300 kilometers now. And it's still based on that one idea I sent to Lex and worked out back then. And we flew it first, Lex and I, but we expanded it right away; we didn't fly 200 kilometers, we flew 250 kilometers straight away on the first attempt.

[01:10:25] and we basically established the FE-Triangle, and now it's actually 1,000 kilometers in Austria outside of the standard triangles, where you can always, in good weather, fly 200 kilometers right away, but also up to 280, 300 kilometers. And that's based on that assumption from back then.

[01:10:44] **Lucian Haas:** But that still means the Stoderzinken triangle and not the Luidolt triangle?

[01:10:49] **Werner Luidolt:** No, no, of course not. There were some attempts, someone wrote "the Luidolt or Werner Triangle," but in reality, I mean, it doesn't need to be.

[01:10:59] **Lucian Haas:** And what great route did you see today? Do you still have any in the back of your mind or on your radar that you'd like to fly again?

[01:11:08] **Werner Luidolt:** Yes, I have several ideas. I'm really into destination flights—one-ways, I find those particularly appealing. I have a few ideas. This year, I flew from Meduna almost all the way back home. That's relatively unusual. And I'd like to fly from my area down to Meduna sometime. That's also unusual, which I think is pretty cool. Then I'd like to head out from here to Weiz, which is near Graz. I'd like to fly there to my grandson's place and land at his house. It's not far, about 150 kilometers. Technically quite difficult. I'd love to do that. Or I'd like to fly from my area, from Stuttgart-Hinten, into the Engadin. That sounds far, but it's about 250 kilometers.

[01:11:54] With a slight easterly position, that's absolutely doable. I'd follow the route that I've actually already done with the glider.

[01:12:05] If there are 200 kilometers, you can give it a try if it's easy. But I'm actually getting in my own way a bit, because I don't really need to fly that far anymore or I don't want to anymore. It's still appealing, but the maximum focus isn't really there anymore. Of course, that doesn't always make it easy to call it up on day X and actually fly it. But we'll see. If I'm in a good mood and think I'm feeling good, then maybe I'll do it.

[01:12:36] **Lucian Haas:** Yeah, probably the day will come when you know two days in advance. The day, the days come, tomorrow or the day after, that's the day I'm flying from Stoderzinken all the way to Engadin.

[01:12:46] **Werner Luidolt:** I assume so.

[01:12:49] **Lucian Haas:** Werner, let it be so.

[01:12:51] **Werner Luidolt:** Yes, thank you.

[01:12:52] **Lucian Haas:** Thank you for these very interesting stories. Not quite around the world this time, but you've checked out many different topics. It shows what a great, very diverse aviation life you've already had and probably still have. Thank you for this account. Thank you very much. And all the best.

[01:13:08] **Werner Luidolt:** Thanks. I was very happy to do it.

[01:13:14] **Lucian Haas:** That was Werner Luidolt in conversation with Lucian Haas. You can find some further links to the topics discussed in the show notes for this episode on the paragliding blog Lu-Glidz. I deliberately run Podz-Glidz and Lu-Glidz without ads and without a paywall. However, both involve some costs and, above all, a lot of work that needs to be financed somehow. In other words, I also rely on your help to be able to produce many more podcast episodes. As a supporter of Podz-Glidz and Lu-Glidz, you remain completely free. Because there is only one simple rule. You can give as much as you want. This can be a one-time or a recurring contribution. You decide. If you are still unsure about what amount might be appropriate, I have a non-binding suggestion here.

[01:14:04] See you next time. Ciao.

[01:14:37] By the way, I'm always looking for other interesting conversation partners with noteworthy stories from the world of paragliding. Do you have a suggestion? Then tell me about them and, if possible, send me their contact details right away. Best sent via email to luglidzkontakt@gmail.com. Until next time. Ciao.

Français

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

Show notes

Werner Luidolt était l'un des meilleurs pilotes de planeur d'Europe. Au sommet de sa carrière, il s'est tourné vers le parapente.

Certains pilotes de planeur nous qualifient simplement de sachets de thé. Parce que pour eux, nous semblons rester immobiles dans les airs. Quand on file à plus de 100 km/h dans le ciel, que l'on réalise des vols de distance de plus de 1000 kilomètres, que l'on peut planer sans problème sur 70 kilomètres jusqu'au prochain sommet et que l'on se contente de hausser les épaules avec un sourire face à un vent de face de 30, on peut tout à fait se sentir supérieur.

Plus surprenant encore, du moins du point de vue des planeurs chevronnés, est le pas que l'Autrichien Werner Luidolt a franchi. Au sommet de sa carrière de planeur – c'était en 2008, lorsqu'à 39 ans, il avait remporté l'une des compétitions les plus renommées au monde à l'époque – il a simplement changé de discipline : du cockpit du planeur à la sellette de parapente, sans jamais revenir au vol en planeur.

Ce qui l'a poussé à le faire, Werner Luidolt le raconte dans cet épisode 90 de Podz-Glitz. Bien sûr, il y est beaucoup question de la comparaison et des avantages de la voile et du parapente – et de ce que les deux disciplines pourraient apprendre l'une de l'autre.

Werner a cependant encore plus d'histoires intéressantes à offrir. Il est connu dans la scène en tant qu'éditeur de précieuses cartes de thermiques et de vents de vallée de la région alpine. En tant que graphiste, il a conçu la nouvelle ligne de design des Nova-Schirme. Récemment, il a obtenu un aperçu de la scène du parapente en Iran lors d'un voyage. De plus, il est considéré comme l'inventeur du grand triangle de Stoderzinken. Son expérience en vol à voile a d'ailleurs joué un rôle important.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Wager with Angels | Artiste : Nathan Moore

Bibliothèque audio sans droits d'auteur

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

Liens :

- Homepage : <https://www.wernerluidolt.com/>
- Viento.aero: <https://www.viento.aero/>
- Vol plan de 1081 km lors du Barron Hilton Cup :
<https://www.onlinecontest.org/olc-3.0/barronhilton/flightinfo.html?dsId=481946>
- Histoire du triangle de Stoderzinken :
<https://teamblog.nova.eu/wenn-eine-vision-zur-wirklichkeit-wird-25144-km-fai-dreieck-vom-stoderzinken/>
- Design des Nova-Schirme : <https://www.nova.eu/de/news-stories/artikel/news/neues-schirm-design/>

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2022/09/podz-glitz-90-der-umsteiger.html>

Transcript

[00:00:01] **Werner Luidolt:** Les pilotes de planeur ne comprennent souvent pas pourquoi les pratiquants de parapente le font, c'est tout simplement un autre monde, et pourquoi on passe du planeur au parapente pour une performance aussi incroyablement médiocre et c'est en fait dangereux et ça pourrait marcher et je ne sais pas quoi, c'était déjà très difficile au début parce qu'on ne me comprenait vraiment pas, mais au final, il faut se regarder soi-même et voir ce qui fait du bien, ce qui est amusant, ce qui rend heureux.

[00:00:39] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Werner Luidolt. Et je suis Lucian Haas.

[00:00:54] Certains pilotes de vol à voile nous qualifient simplement de sachets de thé, parce que pour eux, nous semblons rester immobiles dans les airs. Mais quand on file à plus de 100 km/h, qu'on réalise des vols de distance de plus de 1 000 km, qu'on peut planer sans problème sur 70 km jusqu'à la prochaine baignade et qu'on se contente d'un haussement d'épaules souriant face à un vent de face de 30, on peut tout à fait se sentir supérieur. C'est pourquoi le passage effectué par l'Autrichien Werner Luidolt est d'autant plus surprenant, du moins du point de vue des pilotes de vol à voile chevronnés. Au sommet de sa carrière en vol à voile, c'était en 2008, lorsqu'il a remporté l'une des compétitions les plus renommées au monde à l'époque à l'âge de 39 ans, il a tout simplement changé de discipline.

[00:01:39] Du cockpit de planeur vers le sellette de parapente. Sans jamais revenir au vol plané. Ce qui l'a poussé à le faire, Werner Luidolt en parle dans ce 90e épisode de Podz-Glitz. Bien sûr, on y parle beaucoup de la comparaison et des avantages du planeur — et du parapente. Et de ce que les deux disciplines pourraient apprendre l'une de l'autre. Mais Werner a encore d'autres histoires intéressantes à raconter. Il est connu dans la scène du parapente comme éditeur de précieuses cartes de thermique et de brise de vallée pour la région alpine. En tant que graphiste, il a conçu la nouvelle ligne de design des ailes Nova. Récemment, il a pu découvrir la scène du parapente en Iran lors d'un voyage. De plus, il est considéré comme l'inventeur du grand triangle de Stoderzinken.

[00:02:24] D'ailleurs, son expérience en vol à voile a joué un rôle important. Si vous aimez Podz-Glitz, n'hésitez pas à soutenir mon travail en tant que mécène. Vous découvrirez sur le site de mon blog Schlagleits comment c'est tout simple et sans aucun engagement, sur la page Soutenir.

[00:02:45] Werner, c'est quoi exactement le Baron Hilton Cup ?

[00:02:50] **Werner Luidolt:** Le Baron Hilton Cup est en fait une vieille institution chez les planeurs, que le baron Hilton, c'est le grand-père de Berges Hilton, a fondée il y a 30 ans avec Helmut Reichmann, le célèbre planeur allemand. À l'époque, c'était une compétition qui durait toujours deux ans et qui se déroulait dans le monde entier. Le principe était de voler un grand triangle FVI ou un triangle selon une classe de planeur spécifique et un règlement précis. Et celui qui réalisait le point de vol le plus haut sur ces deux années était ensuite invité par le baron Hilton à Nevada, sur le ranch du baron Hilton, pour faire du planeur pendant une semaine.

[00:03:43] **Lucian Haas:** Et tu as déjà gagné cette Coupe Baron Hilton ?

[00:03:46] **Werner Luidolt:** Exactement. Alors, je l'ai gagné.

[00:03:48] **Lucian Haas:** C'était quand ?

[00:03:49] **Werner Luidolt:** C'était en 2008. Et ce qui était passionnant, c'est que c'était en fait le tout dernier Baron Hilton Cup. Parce que le Baron Hilton avait déjà 83 ans à l'époque. Et il a dit qu'il voulait mettre fin au Baron Hilton Cup tant qu'il était encore en forme et qu'il pouvait décider par lui-même. Donc, pour moi, c'était déjà très captivant, parce que c'était le dernier et c'était déjà une distinction particulière. Et au sein du monde du vol à voile, c'était déjà un prix très convoité que beaucoup de pilotes dans le monde entier voulaient gagner.

[00:04:29] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu étais, à cette époque, l'un des pilotes de planeurs les plus performants au monde, ou du moins d'Autriche, on peut dire ça ?

[00:04:37] **Werner Luidolt:** Eh bien. Ce prix n'a pas été remporté. Dans ma catégorie, il n'était pas seulement ouvert au niveau mondial, mais il y avait des régions. Parce que tu ne peux pas comparer les régions, par exemple, tu ne peux pas

comparer les performances des États-Unis avec l'Europe, avec les Alpes ou avec l'Australie. À l'époque, j'ai gagné dans une catégorie de vol à voile, la catégorie Rheinklasse de 15 mètres. C'est comme pour les pilotes de parapente, il y a les catégories ENB, ENC, END, il y a aussi différentes catégories de performance pour le vol à voile. Et j'ai gagné avec la catégorie Rheinklasse et en Europe. C'est-à-dire la ligue européenne, en quelque sorte. Et de l'autre côté, en Amérique, il y avait des pilotes venant d'Europe,

[00:05:22] venant d'Amérique, d'Asie, d'Australie et je crois d'Afrique. Il y a donc plusieurs régions où cela a été organisé.

[00:05:33] **Lucian Haas:** Alors on peut dire, d'accord, le pilote de planeur le plus performant d'Autriche à cette époque, à peu près. Ou l'un des plus performants. Oui,

[00:05:40] **Werner Luidolt:** ou peut-être même d'Europe dans cette classe, parce que j'ai gagné le classement européen dans la classe Rhin. Et c'était assez passionnant, parce que les gros vols, les vraiment gros vols du Bernd Hilton Cup, sont volés en triangles FI. Et en Autriche, ce n'est pas vraiment un endroit où tu peux voler des triangles FI vraiment, vraiment, vraiment énormes. Enfin, ça se fait, mais très rarement. Les grands triangles FI sont généralement volés en Espagne. Moi, j'ai fait ça un peu différemment. Au lieu d'un triangle FI, tu peux voler un triangle plat, mais tu as un autre facteur et tu dois voler plus loin qu'avec un triangle FI. Donc, j'ai en fait volé un très grand triangle plat, qui est en fait, depuis 2008, l'un des plus grands triangles plats volés en thermique en Autriche.

[00:06:33] Personne n'est allé plus loin que là jusqu'à présent.

[00:06:35] **Lucian Haas:** C'était seulement en Autriche ou est-ce que tu as survolé la chaîne principale des Alpes ? Genre jusqu'en Suisse et tout ?

[00:06:42] **Werner Luidolt:** Oui, il faut déjà voler assez loin. En fait, ma distance était enregistrée à 1 083 kilomètres.

[00:06:48] **Lucian Haas:** Oh wow.

[00:06:49] **Werner Luidolt:** Ça veut dire que j'habite dans la vallée de l'Enz. C'est près de Schladming, au milieu de l'Autriche. Et le triangle plat, là, en fait, l'Autriche devient trop petite. Donc, j'ai décollé de chez moi à neuf heures et demie, heure locale, et j'ai volé vers l'est en direction de Vienne, vers Hohenwand. C'est quasiment le dernier coin des Alpes orientales. J'ai fait demi-tour à Hohenwand et j'ai ensuite volé d'ici, j'crois que c'était 530 kilomètres, vers l'ouest. Je suis donc passé devant les aérodromes de Heim vers la Suisse. Par-dessus le col du Flüeller jusqu'à peu avant Desentes. C'est à environ 20 kilomètres à l'est du col de l'Oberalpen, à la hauteur du lac des Quatre-Cantons en Suisse.

[00:07:38] Et puis, je suis revenu vers chez moi, à Eigen.

[00:07:40] **Lucian Haas:** C'était ton plus grand ou ton plus long vol en planeur que tu aies jamais fait ?

[00:07:46] **Werner Luidolt:** C'était mon vol le plus long, oui. La difficulté avec un tel vol en planeur, c'est évidemment la dimension et la météo. Tu as très rarement des conditions météo qui te permettent de décoller si tôt, où la météo est homogène d'est en ouest, où tu as vraiment de bonnes conditions en permanence. Donc, il faut que la météo soit parfaite. Et à l'époque, c'était en fait une situation météo que je dirais qu'on ne rencontre qu'une fois tous les cinq à dix ans. C'était une situation Omega. C'était une situation météo où nous avons volé 1 000 kilomètres pendant cinq jours d'affilée dans un planeur. Ça arrive très rarement. Et c'était une situation météo spéciale. J'étais à fond.

[00:08:25] Tout a fonctionné comme je l'avais imaginé. Et je l'ai simplement mis en œuvre.

[00:08:30] **Lucian Haas:** Et ça a marché.

[00:08:34] Quand tu dis que c'était le plus grand moment, est-ce que tu n'as pas fait beaucoup d'essais avec le plane après ? Ou est-ce que tu n'as plus fait beaucoup de longues distances avec ?

[00:08:44] **Werner Luidolt:** Non, c'était pour moi un sommet. J'ai toujours basé tout mon vol à voile sur le vol de longue distance. Et le Bernd-Hilton-Cup était en fait l'un de mes objectifs. On ne gagne pas le Bernd-Hilton-Cup comme ça. Ça demande une progression en soi. Il faut faire ça pour y arriver. Tu ne peux pas juste dire : je vais faire 1 000, 1 000 kilomètres. Non, il te faut l'avion adéquat. Tu dois être capable de le piloter. Tu dois avoir déjà effectué plusieurs

longues distances auparavant. Ça prend des années pour s'y développer réellement. Et je l'ai gagné, ensuite.

[00:09:24] Et j'ai vécu quelque chose comme : j'ai atteint mon objectif. Et d'une certaine manière, j'ai perdu mon but. Enfin, ma... Qu'est-ce que je fais maintenant ? Et j'ai un peu exagéré. En fait, je n'allais plus souvent voler que pour la performance. Et pour le record. Et j'en ai perdu un. J'ai perdu mon envie de voler. Enfin, le plaisir de voler. C'était tellement axé sur la performance et focalisé sur ce Bernd-Hilton-Cup.

[00:09:59] Et là, tout ça m'est sorti de la tête d'un coup. Et j'ai vécu une expérience vraiment bizarre. J'étais en fait là-bas au Bernd-Hilton. L'année d'après, j'ai été invité. Il faut imaginer la zone du Bernd-Hilton, c'est au Nevada. C'est un coin paradisiaque pour le vol de distance. La base est à 6 500 mètres d'altitude. Et là, tu peux faire 1 000 kilomètres en planeur en 6 heures. C'est-à-dire des vitesses de croisière incroyablement rapides.

[00:10:29] Et je suis allé y voler. J'étais à 6 000 mètres d'altitude avec un avion, avec de l'oxygène. Je tournais en rond, assis à l'intérieur de l'appareil, et j'ai eu ce sentiment : OK, c'est tout. Je n'éprouvais plus de joie à voler. C'était vraiment bizarre. Et j'ai vraiment eu une crise existentielle, je me demandais ce qui se passait. Maintenant que j'ai atteint le grand objectif, en fait, ça ne me fait plus du tout plaisir. Et ça a été une phase très difficile pour moi à l'époque.

[00:11:02] Il y a probablement un terme pour ça. On peut peut-être mieux comprendre si on s'intéresse à ce genre de choses. Mais pour moi, c'était vraiment au sommet. En fait, j'ai décidé que je ferais moins de vol à voile, ou même plus du tout.

[00:11:16] **Lucian Haas:** Est-ce que c'était la raison, ou avec le déclencheur, qui a fait que tu as, en quelque sorte, basculé vers le parapente ?

[00:11:23] **Werner Luidolt:** Non. Le parapente m'a toujours intéressé. J'ai passé mon brevet de parapente assez tôt. Ça veut dire que j'ai passé mon brevet en 2004, je crois. Mais j'y suis allé relativement peu. Parce que je n'ai pas fait de vol en planeur non plus. Parce que je l'avais mis au second plan.

[00:11:37] **Lucian Haas:** Tu as fait du vol en planeur avant le parapente ? Exactement. D'accord. Je

[00:11:42] **Werner Luidolt:** j'ai commencé le vol à voile en 1989.

[00:11:44] **Lucian Haas:** C'est donc relativement jeune. Tu avais environ 19 ou 20 ans, quelque chose comme ça.

[00:11:47] **Werner Luidolt:** J'avais 20 ans, oui. À 20 ans. Oui, j'ai passé mon brevet de parapente en 2004. C'était une phase à l'époque. Nous, les pilotes de planeur, on disait en fait, bon, si on sait piloter un planeur, alors on peut aussi faire du parapente. On a tous essayé. Et c'est là que j'ai passé mon brevet. Mais je n'ai jamais volé. Et puis, après être allé chez Bernhilden là-bas au Nevada, je suis retourné à mon école de vol pour renouveler mon brevet. Le brevet de parapente. Je l'ai renouvelé encore et encore. Je suis ensuite allé sur le site d'entraînement et j'ai fait des vols. Et à l'époque, j'ai reçu un nouveau, enfin une aile de classe A, une aile d'école. Et j'ai remarqué que l'aile, que ça avait incroyablement changé par rapport à 2004. J'avais soudainement une aile qui était super facile à piloter.

[00:12:33] Peu de suspentes. Celui qui n'en avait pas. Celui qui a super bien décollé. Celui qui avait plus de performance qu'avant. J'ai eu l'impression, ah, ça me plaît. Et là, j'ai tout de suite déballé une aile à l'école de vol. Et je suis allé au Loser chez nous. Et je suis allé voler. Et puis j'ai fait un vol en soirée où, très tard avec le dernier soleil couchant, j'ai fait des virages sur une petite colline au milieu du board. Et là, un oiseau est venu vers moi. Très près de moi. Et puis je me suis mis à faire des virages avec cet oiseau, qui restait tout à plat dans le soleil. Et là, d'un coup, je l'ai ressenti à nouveau. Ça.

[00:13:15] **Lucian Haas:** Quoi ?

[00:13:16] **Werner Luidolt:** Cette sensation. Cette beauté. Cette passion, en fait. Cette raison pour laquelle je vole, en fait. Et c'était une micro-expérience. Mais pour moi, ça a été tellement marquant parce que c'est allé si profondément. Et c'était tout simplement. C'était si simple de voler avec l'aile. Quelqu'un a volé presque tout seul. J'ai fait des virages avec l'oiseau. Et ça m'a électrisé. Enfin, j'ai failli en pleurer. C'était vraiment très émouvant. Après toute cette histoire. C'est une histoire qui s'est développée sur des années. Depuis, ça ne me lâche plus, en fait. Ça

[00:13:53] **Lucian Haas:** c'était presque comme une renaissance, en quelque sorte.

[00:13:55] **Werner Luidolt:** Exactement, oui. Ça m'a aussi ramené là d'où je viens à la base. Parce que je ne viens pas vraiment du vol plané. Je viens du modélisme. En fait, j'ai commencé quand j'étais enfant. Et j'avais cette approche ludique avec le modélisme. J'avais des modèles de vol libre. J'avais des modèles télécommandés. C'était une approche ludique. Et c'était un vol très simple. Et le parapente, ce vol-là m'a soudainement ramené là-bas. Dans ce souvenir d'enfance. Dans ce beau, ce simple. C'est pour ça que j'aime tant faire du parapente maintenant. Parce que le côté ludique, c'est simplement ce qui me rend heureux. C'est incroyablement fascinant pour moi. Ça me fait plaisir.

[00:14:41] Tous les jours, sans arrêt. C'est juste génial.

[00:14:44] **Lucian Haas:** Tu vas encore faire du vol à voile aujourd'hui ? Non. Plus du tout ? Non.

[00:14:48] **Werner Luidolt:** C'est tout à fait intéressant. Ça

[00:14:50] **Lucian Haas:** est-ce comme un chapitre clos pour toi ?

[00:14:53] **Werner Luidolt:** Absolument, oui. Pour mes collègues planeurs, ça a été super difficile. Parce qu'ils n'ont pas du tout pu comprendre ce qui m'arrivait. Quand tu arrêtes soudainement de faire du vol plané pour faire du parapente. C'est tout le parapente, le vol plané. Le parapente est très opposé. Et les planeurs ne comprennent souvent pas pourquoi les parapentistes le font. C'est tout simplement un autre monde. Et pourquoi on descend d'un planeur pour faire du parapente, sur une performance aussi incroyablement médiocre. Et en fait, c'est dangereux et ça pourrait marcher et je ne sais pas quoi. C'était déjà très difficile au début, parce que je n'ai vraiment pas été compris. Mais au final, il faut se regarder soi-même. Et voir ce qui nous fait du bien. Qu'est-ce qui est amusant ? Qu'est-ce qui nous rend heureux ? Qu'est-ce qui nous fait avancer ?

[00:15:39] Pour moi, ce chapitre était tout simplement terminé.

[00:15:42] **Lucian Haas:** Avec tes connaissances des deux mondes, tu pourrais être un bon ambassadeur. Qu'est-ce que tu expliquerais à chacun ? Quels sont, au fond, les avantages respectifs de ces deux sports aériens ? Commençons par le vol en planeur. Je suis parapentiste maintenant. Explique-moi pourquoi je devrais absolument essayer le vol en planeur.

[00:16:01] **Werner Luidolt:** Eh bien, en tant que parapentiste, je dirais qu'il faut vivre en vrai ces angles de portance incroyables et la performance exceptionnelle d'un planeur. Parce qu'un planeur est une machine de haute précision. Avec eux, on peut parcourir des distances incroyables de manière efficace. Et c'est fantastique pour un parapentiste. Je me souviens avoir fait un vol en planeur où j'ai parcouru 300 kilomètres dans une direction. C'est moi. Jusqu'à Adelberg, c'est loin. Avec deux ascences. Ça veut dire deux fois faire des virages. Donc tout ça avec du vol en ligne, en profitant des ascences, avec un vol droit, avec une technique de vol efficace. Mais au total, deux ascences. C'est bien sûr un cas extrême.

[00:16:46] **Lucian Haas:** C'est donc un facteur de 1 à 10. En gros, nous, en tant que parapentistes, si tout se passe bien, on peut parfois parcourir peut-être 30 kilomètres avec deux ascences. Avec un peu de vent peut-être encore en arrière-plan. Oui. Mais là, on est sur le fait qu'avec un planeur, on peut faire dix fois plus. On peut

[00:17:01] **Werner Luidolt:** on peut faire. Oui, c'est possible, oui. Ou alors, quand on fait du parapente, quand on fait du planeur, on pense à des dimensions beaucoup plus grandes. Ça veut dire que si j'ai une ascendance en planeur, je me demande ce que je fais à 50 kilomètres ? Ou ce que je fais à 70 kilomètres ? Ce sont des dimensions qu'il faut saisir en tant que parapentiste. C'est incroyable. Et la vision de l'angle de glisse, pour moi c'était le plus gros problème avec le parapente. J'avais une vision de l'angle de glisse calibrée avec le planeur. Et elle est bien sûr incroyablement plate. Et au début, j'ai été déçu avec le parapente, c'était incroyable pour moi. Je n'arrivais pas à passer d'une montagne à l'autre. Je n'ai presque pas pu le croire. Et quand la brise de vallée est arrivée, c'était incroyable pour moi. Et puis vivre aussi le parapente, le fait que le vent, par exemple le vent de face, quand on a 20 km de vent de face,

[00:17:50] n'est en fait pas significatif pour le planeur, ça ne change rien. Je ne me suis pratiquement pas penché sur les brises de vallée en tant que planeur. Ce n'était quasiment pas un sujet pour moi.

[00:18:01] **Lucian Haas:** Aussi parce que tu voles généralement au-dessus ?

[00:18:03] **Werner Luidolt:** Parce qu'on vole au-dessus, on est rarement aussi bas. Ou plutôt, si tu as un vent de face, une brise de vallée, c'est relativement simple pour le planeur parce que les polaires des planeurs sont très plates. Et si tu as maintenant le meilleur glissement à 90 et que tu as 20 km de vent de face et que tu voles pour moi à 110 ou 120, alors la performance est toujours incroyablement bonne. Ça veut dire que tu ne le remarques que dans des cas très extrêmes, quand ça se joue au dernier mètre. Mais en réalité, la brise de vallée est négligeable.

[00:18:36] Et ça, il faudrait que tu le vives une fois en tant que parapentiste. C'est une expérience fascinante, je pense. Je te le recommanderais.

[00:18:43] **Lucian Haas:** Et si je suis pilote de planeur, quelle expérience fascinante en parapente devrais-tu me raconter — ou bien me recommander ?

[00:18:51] **Werner Luidolt:** En vol plané, tu es à l'intérieur de ton cockpit. Ça veut dire que tu es en quelque sorte un peu isolé du monde extérieur. En gros, tu ne perçois pas directement ce qui se passe dehors. Mais en parapente, tu entends beaucoup plus. Les bruits de l'air avec le casque, ce que tu captes, et les odeurs. Et l'intensité de l'ascendance en parapente est incroyablement plus dense qu'en vol plané.

[00:19:19] Et je trouve qu'il faudrait qu'un pilote de planeur voie une fois à quel point l'air est vivant et tout ce qui s'y passe. En parapente, on voit aussi constamment de la dérive. On voit tellement de trucs voler partout. Et avec ce vol à petite échelle, où tu peux rester sur des pentes minuscules et faire des virages. Là, tu as mille fois plus d'ascendances pour un parapente que pour un planeur. Parce que beaucoup d'ascendances qu'un parapentiste exploite, un planeur ne peut pas les virer. Il ne peut que les utiliser pour étirer son angle de glisse, mais il ne peut pas virer. Ça veut dire que cette incroyable diversité d'ascendances dans l'air, il faudrait qu'un pilote de planeur en voie une fois.

[00:20:02] **Lucian Haas:** Si on parle maintenant de deux mondes si différents, où l'on se dit vraiment, d'accord, l'expérience est différente, mais aussi ce que l'on peut faire avec les conditions données est tellement différent. Dirais-tu quand même qu'un pilote de parapente peut apprendre quelque chose d'un pilote de planeur ? Ou est-ce vraiment deux mondes si distincts qu'on peut dire, non, c'est tout simplement autre chose, on ne peut pas vraiment transférer autant de choses directement ?

[00:20:27] **Werner Luidolt:** Eh bien, on peut tout à fait transférer des choses. Par exemple, j'essaie de transposer le style de vol des planeurs au parapente. En planeur, j'ai toujours fait attention à voler des lignes et à avoir une part de spirale la plus petite possible. Ça veut dire que ce n'est pas caractérisé par un vol de progression ultra-rapide de point à point, mais que c'est vraiment orienté terrain, orienté vent, et qu'on essaie de maximiser la distance de plané pour ensuite spiraler la valeur la plus forte. Et je fais la même chose en parapente. Ça veut dire que j'essaie de maximiser la distance de plané et de spiraler la valeur la plus forte. Ça veut dire que j'essaie de maximiser le parapente et de spiraler la valeur la plus forte. Et ensuite, sélectionner les valeurs les plus fortes et simplement voler la ligne la plus efficace, la meilleure. Et c'est aussi mon cas, mon style de vol est aussi comme ça : j'ai un parapente, je vole à peine, donc j'ai presque pas besoin de mettre le parapente à fond.

[00:21:16] Je vole la plupart de mes lignes à demi-gaz. Et même si je vole avec des ailes de catégorie B, où on pourrait vraiment mettre les gaz, même si c'est un peu plus difficile à piloter, je n'en ai pas besoin parce que mon style de vol est tellement efficace que je fais quand même des sections rapides sans toujours mettre les gaz à fond.

[00:21:33] **Lucian Haas:** Parce que tu ne fais pas beaucoup de virages entre les lignes. Tu voles les lignes de manière à perdre peu d'altitude, et tu peux alors les parcourir assez rapidement.

[00:21:40] **Werner Luidolt:** Exactement. Et j'ai repris du vol en planeur ce choix de lignes, cette recherche de lignes et la lecture du terrain pour voir quelles opportunités s'offrent à moi. Et je peux très bien appliquer ça en parapente. Ou aussi, par exemple, voler sous un nuage. Le vol en planeur, c'est composé de vol en dauphin, où tu voles très droit sous un nuage et tu profites simplement de la montée dans la partie la plus forte sous le nuage. En parapente, je fais exactement la même chose. Ça veut dire que je ne fonce pas n'importe comment sur un nuage ou une traînée nuageuse, mais que je suis vraiment très sélectif et que j'essaie de trouver et de prendre la meilleure ligne possible sous le nuage avec le parapente.

[00:22:19] **Lucian Haas:** Y a-t-il des choses pour lesquelles tu dirais que, même si tu viens du vol à voile et que tu es passé au parapente en pratiquant de plus en plus, ta façon d'aborder le vol a quand même évolué au fil des années avec le parapente ? Et si oui, sur quels points ?

[00:22:37] **Werner Luidolt:** Pour moi, le vent est devenu de plus en plus important en parapente. En vol à voile, je ne faisais pas attention à ça de la même manière lors d'un vol de distance classique, mais en parapente, le vent est tout simplement un sujet essentiel. Je suis devenu beaucoup plus attentif à ce que fait le vent, à sa direction, à la manière d'approcher une pente pour s'en éloigner en toute sécurité, à la façon dont on se trouve avec le parapente, souvent très bas ou dans le relief, à la manière intelligente de construire son vol pour trouver le bon point de déclenchement au bon endroit au bon moment. Et là, je suis devenu beaucoup, beaucoup plus attentif. En parapente, ce n'était pas nécessaire avec cette densité, en vol à voile. Et ça différencie aussi très fortement le parapente du vol à voile pour moi, parce que je dis, l'intensité d'un vol de distance en parapente de trois heures,

[00:23:32] correspond pour moi à l'intensité d'un vol en planeur de dix heures. C'est-à-dire que le parapente est incroyablement dense pour moi. Ça me demande énormément.

[00:23:42] **Lucian Haas:** Ça veut dire que même après trois heures de parapente, tu serais aussi épuisé qu'après dix heures de vol en planeur ?

[00:23:48] **Werner Luidolt:** Alors physiquement, mentalement ? Oui, on peut dire ça. Un vol en parapente de dix heures est pour moi très épanouissant, mais je suis vidé à la fin. Et ça a aussi à voir avec la façon dont je m'implique dans le vol. Je m'y investis énormément et je vis un tel vol de manière très intense. Le vol en planeur est, d'une certaine manière, relativement indulgent. Si une zone est fermée ou si le vent est un peu plus fort, s'il n'y a pas de soleil, tu voles juste 20 kilomètres de plus jusqu'à la prochaine rampe. C'est un peu tolérant face aux erreurs, je vais le dire une fois. Mais avec le parapente, on sait bien que si le soleil disparaît ou si tu fais une erreur, ou si tu te retrouves une fois dans le vent de face, tu as tout simplement mille possibilités d'atterrir par terre. Et ça me demande énormément en termes de connaissances et de compétences,

[00:24:38] qu'on doit vraiment faire des efforts. Ça me met au défi, ça m'épanouit, c'est tout simplement

[00:24:43] **Lucian Haas:** intensif et dense. Si on regarde ça comme ça, on pourrait presque dire que les vraiment bons pilotes de parapente sont finalement peut-être de meilleurs pilotes que les pilotes de planeur ? Par rapport à l'exigence de performance qu'ils s'imposent eux-mêmes ? Enfin, le

[00:24:59] **Werner Luidolt:** L'exigence de performance est déjà... Enfin, un bon pilote de parapente pourrait être un bon pilote de planeur, c'est certain. Mais j'en ai aussi vu certains qui étaient de très bons pilotes de parapente, qui ont commencé le vol en planeur et qui n'ont pas vraiment réussi à transposer leurs connaissances du parapente au vol en planeur. Donc l'attente était très grande et, au final, il en est ressorti relativement peu.

[00:25:25] **Lucian Haas:** Parce qu'ils n'ont pas vraiment pu assimiler toutes les connaissances sur la micrométéorologie, les vents locaux et tout le reste dans le vol à voile. Dans certaines circonstances,

[00:25:32] **Werner Luidolt:** Oui. Le vol à voile, c'est plutôt un jeu tactique complexe où tu dois constamment prendre des décisions tactiques sur de grandes dimensions et, comment est-ce qu'on pourrait le décrire au mieux, c'est comme jouer aux échecs et ça dépend beaucoup plus de ta grande tactique et de ta compréhension de celle-ci.

[00:25:54] **Lucian Haas:** Et le parapente, c'est comme un moulin où on se retrouve parfois dans une impasse et d'où c'est très difficile de s'en sortir, non ?

[00:26:01] **Werner Luidolt:** Parfois, oui. Il faut parfois vraiment se débattre. Bien sûr, tu as aussi la possibilité de descendre très bas avec le parapente très souvent, et tu n'as pas ce problème d'atterrissage hors piste, ce qui est parfois un peu compliqué avec le planeur. Dans l'ensemble, le parapente, le vol de longue distance, est un art très, très complexe. Alors j'admire tous ceux qui le font et qui volent très loin. Ce n'est pas quelque chose de facile.

[00:26:26] **Lucian Haas:** Dans un e-mail pour la préparation de ce podcast, tu m'as écrit que tu trouves le débriefing après chaque vol très important. Qu'est-ce que tu entends par là ? Et comment procèdes-tu personnellement ?

[00:26:39] **Werner Luidolt:** Je l'ai fait dès le début. Ça veut dire que je voulais progresser en tant que pilote, comme quand j'ai commencé à faire des vols long-courriers. Pour moi, il était essentiel de repasser en revue chaque vol, l'intégralité du vol, après chaque session. Et parfois, je l'écrivais même. Au début, j'ai écrit des livres où j'analysais le vol et où je notais ce que j'avais bien fait, ce que je n'avais pas fait aussi bien, ce qu'on pourrait améliorer. Ce sont simplement des enseignements que l'on peut consigner par écrit. Et quand on les répète, on les intègre et on peut faire mieux la fois suivante. Ça t'aide simplement à progresser. Et il faut aborder les aspects négatifs. Ça veut dire que si on a eu des expériences difficiles ou mauvaises, il faut les examiner. Pourquoi est-ce arrivé ?

[00:27:25] Et quand on a eu de bonnes expériences ou des succès, il faut les analyser de la même manière. Ou on peut les regarder et se dire : « OK, j'ai bien fait ça. Je peux peut-être faire encore mieux. » Ou bien : « Là, je suis déjà très bon et je veux continuer à travailler dans ce domaine. » Il s'agit vraiment de faire un débriefing, une auto-réflexion, de regarder ce qui s'est passé. Et c'est comme ça qu'on peut évoluer. On peut travailler sur sa propre performance et devenir constamment meilleur, si on le veut bien. Tu

[00:27:52] **Lucian Haas:** Tu viens de dire qu'au début, tu notais surtout beaucoup de choses par écrit. Tu tenais vraiment un carnet, un cahier ou quoi que ce soit. Est-ce que tu fais encore ça aujourd'hui ? Ou à quoi ressemble le débriefing pour toi maintenant ?

[00:28:05] **Werner Luidolt:** Oui, ça a changé pour moi dans la mesure où mes exigences de performance ne sont plus aussi marquées qu'avant. Mais c'est quand même le cas que, après chaque vol, il m'occupe encore. Ça veut dire que si j'ai fait un gros vol, je suis généralement encore occupé par ça pendant deux ou trois jours. Il est dans ma tête. Il est dans mon champ. Je dois toujours le traiter. Je dois réfléchir. Je me réjouis de ce qui s'est passé. Je réfléchis à quel beau moment c'était. Donc pour moi, ce n'est plus vraiment quelque chose à noter par écrit, mais c'est un passage en revue constant de ce qui, pour moi, est plutôt orienté vers les belles expériences, ça passe simplement dans la tête. Et c'est simplement une partie de mon débriefing après un vol, si on peut dire les choses comme ça. Ça fait partie du processus pour moi.

[00:28:51] Je ne le note plus maintenant, mais je suis toujours occupé par ça. J'en parle encore longtemps après. Et j'écris presque toujours quelque chose à propos de mes vols.

[00:29:00] Alors, quand je sou mets quelque chose pour un XContest, j'écris d'une manière ou d'une autre ce que j'ai fait ou ce qui s'est passé, parce que ça me fait plaisir de rejouer la scène, de savoir comment ça s'est passé. Et j'aime aussi bien relire ce qui s'est passé il y a cinq ou sept ans. J'aime bien lire ce qui s'est passé à ce moment-là. Ça me fait plaisir.

[00:29:21] **Lucian Haas:** C'est la phase de débriefing. Et toi, qu'est-ce que tu fais pour la préparation d'un vol ? Oui,

[00:29:26] **Werner Luidolt:** La préparation est tout aussi importante pour moi. Je suis quelqu'un qui visualise énormément. Ça veut dire que si je vais, par exemple, dans le Sud-Tyrol ou au Stoderzinken et que je veux faire un grand triangle, je parcours généralement tout le trajet de deux ou trois jours dans ma tête. Je joue vraiment le vol virtuellement dans mon esprit. Du décollage, en fait de la montée à la montagne, des préparatifs, du départ. Je m'imagine ensuite monter à bord pour la première fois. Je m'imagine comment est la configuration du vol. Ensuite, je visualise dans ma tête que je fais, par exemple, le premier point de virage au lac de Chiemsee. Puis je vole vers le sud et je sais exactement où je vais approcher la montagne. Si je te raconte ça maintenant, par exemple, je ferme les yeux et je vois les virages devant moi.

[00:30:15] C'est comme ça que je parcours tout le vol mentalement, du début à la fin. Et à la fin, c'est souvent le jour où ça arrive que le vol devient réalité. Pour moi, ça va même jusqu'à ce que, pour mes grands vols, je sache un jour ou deux avant que je vais les faire. Ça veut dire que si j'avais eu un Hilton, j'aurais su un jour ou deux avant que je vais le piloter. Ça veut dire que mon alignement était tellement fort, tellement intégré dans mon esprit, tellement visualisé, si puissant et si réel, que je ne m'en rendais même pas compte. Je le savais avant. Et quand j'ai fait mon premier vol de 1 000 kilomètres en planeur, j'ai dit à ma femme : « Chérie, aujourd'hui, je vais le faire. »

[00:31:06] Il n'y avait rien à ça. Ça veut dire que c'était déjà vraiment dessiné en moi à l'avance, je l'avais visualisé et j'ai simplement fait le truc.

[00:31:18] **Lucian Haas:** Fort.

[00:31:20] Oui, absolument génial. Ça a l'air super. Beaucoup de gens seraient probablement ravis que ce soit aussi votre cas, que vous puissiez dire : je n'ai qu'à l'imaginer et j'y suis.

[00:31:31] **Werner Luidolt:** Oui, bien sûr. Ça demande quelque chose, évidemment. C'est bien sûr mon image personnelle, mon modèle personnel. Je pense qu'il est tout à fait important que chacun trouve son propre approche. C'est mon modèle, ma vision du vol.

[00:31:46] C'est mon approche. Et ça fonctionne pour moi. Bien sûr, ce n'est pas réalisable pour tout le monde, mais pour moi, ça a simplement fonctionné et je l'ai vécu personnellement. Ça me fascine énormément moi aussi, évidemment.

[00:31:59] **Lucian Haas:** Eh bien, tu viens de citer les exemples de Stoderzinken et Grente, où tu as probablement déjà volé assez souvent. Stoderzinken est ta région d'origine. Tu ne connais peut-être pas chaque montagne, mais tu as sûrement déjà survolé la plupart d'entre elles, soit en vol plané, soit en parapente.

[00:32:15] Et là, tu dis aussi : « alors je ferme les yeux, et je vois déjà le saut dans la vallée devant moi ». Comment est-ce que tu te sens quand tu voles dans des régions que tu ne connais pas ? Je ne sais pas à quelle fréquence ça t'arrive, mais quand tu te dis « je ne connais pas cet endroit », comment vis-tu ces vols ? Ou comment est-ce que tu te prépares ?

[00:32:34] **Werner Luidolt:** C'est assez simple pour moi. Je dois juste m'étendre un peu.

[00:32:41] Quand j'ai commencé le vol à voile, près de mon aérodrome, il y a eu relativement peu de transfert de connaissances. Ça veut dire que j'ai dû acquérir moi-même toutes mes connaissances sur les destinations et les parcours. Ça veut dire que j'ai dû apprendre à lire des cartes et que j'ai dû gérer pour moi l'heure de la journée, la position du soleil,

[00:33:03] l'inclinaison, le terrain, le relief, le vent ; j'ai dû regarder tout ça pour planifier mes longs trajets et je les ai ensuite effectués sans jamais être allé dans ces zones auparavant. Et quand je vais ailleurs maintenant, c'est relativement simple pour moi. Je regarde les cartes, je regarde la carte du relief, je regarde la position du soleil et si je dis maintenant que je veux aller de A à B, alors ma préparation de vol fonctionne, en fait, toujours de la même manière que quand je planifiais mes trajets avant. Je regarde les cartes, je regarde le soleil et ensuite je décolle. Et au final, c'est comme ça : un grand triangle, comme pour le Storzinken ou n'importe où où l'on va, repose en fait sur le fait de mettre en relation la position du soleil au bon moment et de planifier ensuite son itinéraire.

[00:33:48] Et si on fait ça intelligemment, on peut voler des trucs vraiment sympas presque partout.

[00:33:54] **Lucian Haas:** Tu viens de dire tout à l'heure que tu regardes des cartes. C'est un bon point pour changer un peu de sujet. Tu es connu dans le milieu, aussi pour ton entreprise ou ta marque, ou peu importe comment on veut l'appeler, Viento. Et à travers celle-ci, tu proposes des cartes imprimées de thermique et de brise de vallée, aussi bien pour le vol à voile que pour le parapente, pour l'ensemble de la région alpine. Comment as-tu eu l'idée que tu avais besoin, ou que le milieu avait besoin, de telles cartes ?

[00:34:23] **Werner Luidolt:** Eh bien, je viens d'une époque où le vol de cross-country fonctionnait encore sans GPS. Ça veut dire qu'il n'y avait pas de transfert de connaissances via un XContest en ligne où tu peux regarder des traces, mais qu'avant, il y avait des cartes. C'étaient des cartes de "bons plans" avec des points chauds de thermique, des lignes de vol, pour savoir comment contourner les zones de turbulence au mieux. C'était tout simplement un savoir spécialisé qui existait autrefois.

[00:34:50] **Lucian Haas:** Est-ce que ça se transmettait aussi de manière informelle, en quelque sorte ?

[00:34:54] **Werner Luidolt:** Exactement, c'était une sorte de carte secrète où les meilleures valeurs étaient reportées. Et oui, on a pu l'obtenir pour quelqu'un et on nous l'a expliquée. Pour moi, ça a toujours été comme ça : j'ai toujours cherché ce savoir et je l'ai trouvé relativement difficile à obtenir. Et Simon Lämmerer, c'est mon collègue, il a commencé par une fois à dessiner des lignes de vol idéales et des hotspots sur la carte. Et j'ai ensuite participé à la conception de cette carte et on a fait ça dans l'idée de simplement transmettre le savoir. C'est un savoir spécialisé, un savoir d'initiés, ça devrait simplement être accessible à tout le monde. Et on a simplement reporté tout ça. J'ai alors dit à

Simon : j'ai déjà fait du parapente, j'ai dit qu'en fait je voulais simplement répertorier toutes les brises de vallée, parce que c'est très important pour le parapente.

[00:35:45] Et il n'y a pas de documentation correcte, il y a de petites cartes là-bas, mais il n'y a rien qui représente correctement l'ensemble. Alors j'ai commencé par prendre la carte de base que nous avons, je l'ai divisée en registres, en grilles, et d'un côté, j'ai moi-même dessiné les brises de vallée comme cela me semblait logique, et de l'autre, j'ai fait vérifier et compléter toutes les brises de vallée par des pilotes locaux. Cela veut dire que, comme je suis pilote de l'équipe NOBA, j'ai eu pas mal de pilotes de l'équipe qui habitent dans différentes régions, je leur ai envoyé des extraits, ils ont regardé toutes ces brises de vallée et les ont complétées et développées.

[00:36:30] Et au final, on a obtenu une carte avec des brises de vallée du Wiedern-Neustadt jusqu'au Mont Blanc et des Vosges du Sud jusqu'en Slovénie. Et tout est référencé et pratiquement tout a été dessiné avec des pilotes locaux. Mon objectif était simplement d'offrir aux pilotes de parapente une compréhension du fonctionnement des systèmes de vent. Que l'on puisse apprendre et voir à partir de la carte,

[00:37:02] où des pentes de compression sont produites ou où il y a des problèmes, où c'est plus difficile, où les passages étroits créent plus ou moins de vent. Ça devrait vraiment être un outil pour aider les pilotes de parapente à mieux comprendre l'ensemble.

[00:37:16] **Lucian Haas:** Maintenant, tu proposes ça sous forme de carte imprimée. Est-ce que, de ton point de vue — je veux dire, tu le vends, donc tu vas bien sûr dire que oui — est-ce que les cartes imprimées sont encore vraiment d'actualité aujourd'hui, alors que tout le monde est constamment sur son smartphone ou en ligne, que tout le monde planifie ses vols en ligne avec des XC-planners et tout le reste ? Tout se fait d'une manière ou d'une autre sur un écran. Et là, tu arrives avec des cartes imprimées que je devrais peut-être poser à côté de moi par terre si je voulais quand même regarder ça en même temps. Pourquoi une carte imprimée ? Pourquoi pas une offre en ligne ?

[00:37:51] **Werner Luidolt:** On en a discuté assez longuement. Et en fait, il y a plusieurs raisons à cela.

[00:37:57] Donc une raison, certes pas la plus importante, mais une raison, c'est que Simon et moi, on vient du... on est tous les deux graphistes, on vient du domaine de l'impression. On aime simplement les choses imprimées qu'on a en main. On aime les livres, on aime les objets imprimés, on aime le papier. On aime tout simplement quand on a ça en main, quand on peut le manipuler, quand on peut dessiner dedans, quand c'est tout simplement...

[00:38:22] ... une expérience de carte. Ce n'est évidemment pas le plus important, mais ça en fait partie. Ensuite, nous avons tracé sur ces cartes les parcours de vol de distance en planeur. Et le pilote de vol de distance pense en d'autres dimensions. Cela veut dire que lorsqu'un pilote de vol de distance en planeur planifie une longue distance, il parle de voler 300 ou 400 kilomètres dans une direction. Cela signifie que tu as devant toi une carte qui montre l'idéal d'une zone très vaste. Et la carte imprimée t'offre une vue sur tout l'arc alpin. Cela veut dire que dans ta planification et dans ta vision des Alpes, tu es beaucoup moins limité que si tu as une petite représentation sur écran.

[00:39:12] Cela signifie que cette vue d'ensemble des Alpes avec toutes les possibilités, et que je peux par exemple dire : je peux faire un grand parcours alpin du nord au sud et voler très loin vers l'ouest, ou j'ai aussi beaucoup plus d'options quand je vois toute la carte d'un seul coup d'œil. Ça rend le tout beaucoup plus passionnant. Et les cartes sont aussi destinées à la formation. Cela signifie que si tu es en cours et que tu passes ça avec un instructeur de vol, l'expérience avec une carte imprimée, où tu es assis à une table avec trois ou quatre personnes pour en discuter, est beaucoup plus intense, meilleure et plus dense que si tu passes ça d'une manière ou d'une autre sur un moniteur. Cela signifie que ça a une valeur plus dense. Et il en va de même pour les treuils Dahl.

[00:39:58] Alors, tu peux simplement mieux comprendre les grands ensembles quand tu as une vue d'ensemble. Les variantes numériques ont généralement aussi l'inconvénient que tu ne peux pas tout afficher avec différents niveaux de zoom. Ça veut dire que sur un atterrissage, quand tu zoomes, tu peux très bien afficher avec de petites flèches et beaucoup de contenus. Mais si tu veux regarder l'ensemble, alors techniquement, avec les différents niveaux de zoom, il est très difficile de traduire numériquement cette précision que nous avons. Et nous avons examiné cela et sommes arrivés à la conclusion que rien ne s'en rapproche autant que si nous le faisons en version imprimée. Et c'était une décision consciente de notre part.

[00:40:43] On le fait en version imprimée et on l'a aussi utilisé. Nos cartes de vol à voile ne sont pas seulement des cartes de thermiques, mais des cartes de foehn pour le nord, le foehn et le sud, pour le pilote de vol à voile. Et elles couvrent bien sûr des zones immenses. En vol de foehn, tu voles de Virneustadt jusqu'en Suisse. Et c'est vraiment bien mieux sur une carte imprimée pour saisir et comprendre avec les grands ensembles. Et pour la carte de Dahllwind, c'est comme ça qu'on a utilisé le verso : on a pu intégrer le chapitre sur Dahllwind de Burkhard Martens pour son livre de thermiques. Et ça veut dire qu'au final, on a un effet d'apprentissage, parce qu'on a tous les...

[00:41:25] On comprend théoriquement les problématiques de Dahllwind. C'est super bien expliqué par Burg avec du matériel visuel et beaucoup d'informations. Et d'un autre côté, on peut comparer cela simultanément avec ce que la carte propose. Ça veut dire que c'est simplement pour nous la meilleure image, la plus large, qui offre plus de possibilités.

[00:41:44] **Lucian Haas:** Tu dis ça avec ton regard de graphiste, avec lequel tu regardes aussi ces choses. À propos de graphisme, tu travailles aussi pour Nova en tant que graphiste. Tu as donc, entre autres, le nouveau design de couleurs ou, ce que veut dire couleur, aussi le design graphique des ailes Nova actuelles. Je crois que c'est sur le marché sous cette forme depuis deux ans ou un an et demi. Est-ce que ça vient de ta plume ou est-ce que tu y as contribué, comme on dit toujours ? Du point de vue d'un graphiste, le design d'aile est-il en fait une tâche passionnante ?

[00:42:21] **Werner Luidolt:** Oui, c'est absolument passionnant. D'un côté, c'est très intéressant parce que les attentes envers moi-même étaient très élevées. Quand on est lié au vol avec autant de passion que moi, l'exigence de vouloir faire quelque chose de bien dans ce secteur est forcément très forte. Donc la pression sur moi était grande. Je savais que c'était un sujet très difficile. Le design des parapentes et les couleurs est un sujet très vaste, où il est très difficile de séduire un grand nombre de pilotes. C'est un spectre immense. Je savais qu'on allait probablement avoir des vents contraires, mais aussi des retours positifs. Ça va certainement être un terrain très sensible. Et

[00:43:06] c'était déjà très passionnant pour moi. Et c'est aussi très intéressant d'un point de vue technique, parce que l'exigence d'un fabricant, c'est aussi qu'il a certaines idées, certains paramètres auxquels il se réfère. Donc pour le NOBA, c'était comme ça : ils voulaient avoir relativement peu de coupes de voiles. Ça devait fonctionner relativement facilement. Ensuite, il y a le problème que le design doit fonctionner pour une aile jusqu'à une aile de haute performance. Chaque classe d'aile a des exigences différentes. Une aile d'école doit fonctionner différemment en termes de visibilité lors de la formation par rapport à une aile de haute performance. Une aile de haute performance ne devrait peut-être pas être construite de manière techniquement si complexe. Il y a beaucoup de paramètres techniques qui tournent en arrière-plan.

[00:43:54] Le choix des couleurs n'est pas toujours évident non plus, parce que tu n'as pas toutes les couleurs du monde à ta disposition. Tu as un certain spectre.

[00:44:03] **Lucian Haas:** Les tissus sont aussi limités. Surtout les tissus légers modernes, qui sont parfois disponibles seulement en quatre couleurs standards. En gros, on ne peut travailler qu'avec ça. Ou alors, il faut systématiquement intégrer une tout autre qualité de tissu si on veut dire : « Je veux quand même avoir de l'orange dedans », mais ça n'existe pas pour la Porsche 27.

[00:44:23] **Werner Luidolt:** Exactement. C'est un énorme sujet. Par exemple, je reçois une liste de tissus possibles pour chaque aile. Et c'est parfois très compliqué de faire quelque chose qui fonctionne vraiment. Parce qu'au final, on se retrouve face à la tâche de produire, pour ma part, trois couleurs de série qui se distinguent le plus possible les unes des autres et qui touchent bien sûr le plus large public d'intéressés et d'acheteurs. Et avec peu de tissus, ce n'est pas toujours facile. C'est toujours un défi. Et à l'heure actuelle, c'est encore plus difficile parce que toute la situation de livraison est encore plus complexe. On a maintenant des tissus pour les ailes qui ont des délais de fabrication de plusieurs années.

[00:45:09] et on ne sait même pas si les tissus seront livrés. C'est donc un sujet assez complexe. Il faut parfois changer une couleur à la dernière minute. Ça doit encore s'intégrer dans le concept global. Il y a donc énormément de décisions en arrière-plan qui ne sont pas toujours faciles à gérer au final. Et au bout du compte, ce n'est pas simple non plus d'obtenir cette répartition des couleurs, parce que tu dois bien sûr avoir des couleurs pour certaines répartitions. Combien de couleurs tu veux ? À quelle fréquence produis-tu telle ou telle couleur ? Et là, tu peux aussi faire une combinaison de couleurs difficile qui se vendra moins. C'est donc toujours assez compliqué, mais je suis content, enfin

jusqu'à présent ça fonctionne bien, les retours sont bons et

[00:45:56] la répartition, ainsi que ce qui est vendu en pourcentage à la fin, on a assez bien visé. Bien sûr, j'apprends, Noba apprend, c'est un processus, tu ne peux pas...

[00:46:10] Il y a deux ans et demi, je ne savais pas jusqu'où ça pouvait aller, mais maintenant je suis au point au niveau de chaque tissu de chaque fabricant, et je sais avec quel tissu tu peux le superposer pour que le rendu final soit bon.

[00:46:27] Au début, je me suis assis avec des échantillons de tissu et le problème avec le tissu de parapente, c'est l'effet de transparence ; l'effet quand tu l'as posé sur une table est complètement différent ou très différent.

[00:46:39] **Lucian Haas:** Je pense que ce sont aussi les couleurs qui viennent des différents fabricants ; on dit "jaune" à chaque fois, mais il y a parfois une nuance très fine, selon que ce soit le tissu de 40 grammes ou celui de 32 grammes, ou encore quand on combine Doktor avec Porsche et tout ça. Il faut juste dire que le jaune n'est pas le jaune, on voit tout de suite que l'un est un peu plus vert-jaune et l'autre est plus orange-jaune ou je ne sais quoi, et du coup, on ne peut pas simplement faire une aile complètement jaune ou autre chose comme ça.

[00:47:10] **Werner Luidolt:** Exactement, c'est comme ça et c'est aussi parfois passionnant, parce qu'il n'est pas toujours possible de fabriquer des couleurs de série qui soient à cent pour cent identiques à l'œil nu, mais parfois, les couleurs de série sont déterminées et les tissus sont commandés qui sont tout simplement

[00:47:27] en réalité. Et c'est parfois intéressant quand on voit les modèles en série et qu'on se demande : d'accord, est-ce que ça marche vraiment ? Au début, c'était très difficile pour moi, ou difficile pour moi. Maintenant, j'ai évidemment beaucoup d'expérience et je peux dire que ça fonctionne et que ça va marcher à la fin.

[00:47:43] **Lucian Haas:** Maintenant, un design d'aile devrait être aussi explicite que possible en tant que signe distinctif pour une marque. En même temps, la forme de la voile est similaire chez beaucoup de fabricants. Les objectifs aussi, pour dire que les ailes devraient avoir l'air aussi étirées que possible. Alors, je mets genre des bandes de couleur étroites là-dessus ou quelque chose comme ça. Certaines structures se ressemblent toujours encore. À part Nova, pour quelle autre marque est-ce que tu considères ton design comme réussi, avec ton œil de graphiste ? À part Nova, quelle autre marque trouves-tu, en regardant avec les yeux d'un graphiste, avoir réussi particulièrement bien à sa manière, c'est-à-dire qu'ils ont bien géré ça ?

[00:48:30] **Werner Luidolt:** Oui, c'est spécial. Je pense que ça dépend un peu de ce que la marque veut incarner et de la manière dont elle l'a fait pour elle-même. Donc, si je prends BGD, je trouve l'ensemble de la conception des couleurs intéressant et, pour BGD, la direction qu'ils ont prise et qu'ils suivent de manière très cohérente, je la trouve très bonne pour BGD. Je trouve aussi, par exemple... c'est juste que ce sont des orientations différentes. Je trouve que, même si c'est une approche totalement différente, c'est quand même intéressant. Donc pour moi, tout est intéressant, ce n'est pas forcément une seule chose qui est la bonne, il y a des approches qui fonctionnent différemment et qui sont quand même intéressantes. Je trouve que ce que fait Ozon avec le nouveau Zeno est en fait intéressant.

[00:49:15] Je l'ai vu plusieurs fois voler en Italie,

[00:49:24] Quel potentiel y a-t-il avec si peu de combinaisons de couleurs sur les tissus ? Dans certaines conditions, on peut obtenir des résultats assez simples et je pense qu'Ozon a fait un pas qui est, dans certaines circonstances, intéressant.

[00:49:39] **Lucian Haas:** Ozon avait avant une identité graphique qui était similaire pour toutes les ailes et là, c'est une vraie rupture. Je veux dire, avec Nova, tu as aussi fait une vraie rupture et beaucoup de gens vont probablement dire que ce n'est pas un

[00:49:52] Ozon avait avant une identité graphique qui était similaire sur toutes les voiles, et là, c'est une vraie rupture. Je veux dire, avec Nova, tu as aussi fait une vraie rupture et beaucoup de gens vont probablement dire que ce n'est plus un... Oui, je suis à mon compte depuis 1996. Ça veut dire que je suis dans le secteur du design depuis très longtemps et la chose, c'est que certaines choses que l'on développe à neuf ont besoin de temps au début avant que les produits ne fonctionnent à l'extérieur. Et j'ai un bel exemple là-dessus, enfin un modèle de pensée ou un point de repère pour moi,

parce que la façon dont le nouveau design Advanced a été introduit, c'était à l'époque que Kriel Maurer pour son voile X-Alps a fait fabriquer son voile X-Alps avec l'ancien design. Ça veut dire qu'il a fait le X-Alps avec l'ancien design, alors qu'en fait, les nouveaux voiles Advanced avec le nouveau design étaient déjà là. Et on s'est dit, d'accord, ça veut dire que le nouveau design Advanced, qui est très bon, n'était pas encore établi à l'époque, c'était totalement nouveau, réduit... classique, un vrai Ozon, ou au début, beaucoup de gens ont probablement aussi dit que ce n'est plus un Nova classique, et tout ça. Oui, oui. À quel point est-ce difficile, alors aussi avec Nova, quand tu arrives avec un nouveau design ou ton nouveau design, à quel point est-ce difficile de convaincre les gens ?

[00:50:14] **Werner Luidolt:** Oui, je suis à mon compte depuis 1996 maintenant. Ça veut dire que je suis dans le secteur du design industriel depuis très longtemps et la chose, c'est que certaines choses que l'on développe de nouveaux produits ont besoin de temps au début avant que les choses fonctionnent une fois dehors. Et j'ai un bel exemple là-dessus, enfin un modèle de pensée ou un point de repère pour moi, parce que quand le nouveau design aile a été introduit avec le système Advanced, c'était comme ça que Chrigel Maurer a fait faire son aile X-Alp pour les X-Alps avec l'ancien design aile. Ça veut dire qu'il a fait les X-Alps avec l'ancien design aile, alors qu'en fait, les nouvelles ailes Advanced avec le nouveau design étaient déjà là. Et là, on s'est dit, d'accord, ça veut dire que le nouveau design Advanced, qui est très bien, n'était pas encore établi à l'époque, c'était totalement nouveau, réduit

[00:51:04] et Chrigel Maurer n'a d'ailleurs même pas pu s'entendre avec eux à l'époque pour des raisons ou d'autres. Et maintenant, c'est complètement établi et personne ne pense que ça aurait été mieux avec l'ancien design. Et je pense que pour celui-là, ce sera pareil et en gros, c'est aussi le cas chez Nova, c'est maintenant établi, on le voit souvent, ça fonctionne et les gens comprennent, et au final, ça prend parfois du temps avant que ça se diffuse et soit compris. Oui, et c'est comme ça. Il y en a qui disent que ça ne leur convient pas, ou qu'ils n'aiment pas, ou que les formes sont mauvaises, mais il faut simplement vivre avec et s'adapter, c'est tout simplement comme ça. Tu ne peux pas être d'accord à 100 %, c'est toujours difficile, mais on fait de notre mieux.

[00:51:51] **Lucian Haas:** Passons à un tout autre sujet. Tu es allé en Iran il y a quelques mois avec quelques personnes de Nova. Comment ça s'est passé ?

[00:52:03] **Werner Luidolt:** Oui, c'est une longue histoire. Alors, Thermik, Thermik Broschardt, il était en Iran il y a, je crois, six ou sept ans et il avait fait une vidéo à l'époque et m'avait raconté à quel point c'était cool de voler en Iran. Et je lui avais dit à l'époque, "Tu, Mick", je lui ai dit, si tu retournes en Iran, je viens avec toi. Et il s'est avéré par hasard cette année que Thermik est redescendu et nous avons eu la possibilité qu'il y ait un petit groupe qui ait la possibilité de descendre. Ce n'est pas si simple. Tu ne peux pas juste lancer un grand appel. Il n'y avait que quatre places possibles et au final, c'était un petit groupe avec Mick, avec Dil Gottbrat de chez Nova, Nova BR fait...

[00:52:50] et Burkhard Martens était avec nous. Donc, on était quatre personnes qui se sont lancées, plus ou moins, dans cette expédition. Mais on avait quelqu'un en bas, enfin, des interlocuteurs. C'étaient Hamed et Afshin. Ce sont les représentants de Nova là-bas en Iran, et Fatemeh et Mohamed, qui s'occupent de la distribution de Skywalk et Advance en Iran, et ce sont eux qui nous ont en fait accompagnés. Oui, et en réalité, avoir quelqu'un pour nous encadrer en bas, c'est déjà très important. Enfin, tu ne peux pas juste descendre et dire : « Je vais voler là-bas ». Ce n'est pas aussi simple que chez nous.

[00:53:28] **Lucian Haas:** Quelle impression as-tu eue de la scène du parapente en Iran ?

[00:53:32] **Werner Luidolt:** Oui, ça m'a été extrêmement surprenant parce que

[00:53:38] Je pense que l'Occident ou beaucoup de gens ont une image négative ou déformée de l'Iran. Et la vérité, c'est que les Iraniens eux-mêmes sont, premièrement, des gens incroyablement gentils, serviables et passionnés, de vrais gens adorables. Ce n'est pas forcé, ils sont vraiment particulièrement sympas. Et la scène du parapente est très active là-bas. Ça veut dire qu'ils ont un nombre incroyable de parapentistes qui volent énormément dans de nombreuses zones de vol et qui ont du matériel vraiment bon. Ce n'est donc pas comme on l'imagine, ils ne volent pas avec des vieux bouts de tissu et n'ont pas de bon matériel, ils ont du matériel de pointe. Ils ont tout ça et ils volent aussi très bien.

[00:54:23] Alors, pour ce qui est des normes de formation, comment ça fonctionne exactement là-bas, on a vu des écoles qui forment de manière assez rigoureuse, mais je ne sais pas quel est leur schéma de formation. Par contre, ce que j'ai vu,

c'est qu'ils volent très bien, ils ont de très bons pilotes, de très bons pilotes de performance et du matériel de pointe. C'est fascinant.

[00:54:45] **Lucian Haas:** Combien de fois êtes-vous venus pour voler, ou était-ce plutôt une sorte de voyage d'affaires et de réseautage, où il s'agissait plus de l'aspect humain ou commercial que de prendre réellement le large ?

[00:54:59] **Werner Luidolt:** Alors, on a pas mal volé, pas de vols de grande envergure même si le terrain le permettrait, mais on a visité plusieurs sites de vol et c'était aussi l'objectif. On voulait voir plusieurs zones de vol, et bien sûr découvrir des choses culturellement. Le vol était important, mais l'Iran en lui-même a énormément à offrir sur le plan culturel. On n'en finit pas d'être étonné. C'est vraiment comme Mille et une Nuits. C'est un pays incroyablement beau, en dehors du vol. Oui, on est allés dans différentes zones de vol. Bien sûr, dans ces zones désertiques en bas, je dis déjà que les conditions sont très excitantes. Ça veut dire que tu as des altitudes de base...

[00:55:44] quatre, quatre mille cinq cents, on monte assez vite d'un coup. Il y a des jours où ça monte jusqu'à six mille mètres. Ils volent quatre cents kilomètres en bas. C'est une forte thermique, une thermique sèche, parfois une thermique forte, donc dans les zones désertiques, il n'y a rien où tu devrais aller en tant que débutant. Mais il y a ensuite des zones au nord, qui sont plutôt vertes, comme chez nous. C'est vers la mer Caspienne, c'est plutôt comme si tu volais dans les Vosges. C'est plus calme là-bas et il y a des zones super belles où énormément de gens volent. Il y a le Ramian, c'est une zone de vol, c'est comme les Vosges. C'est comme si des tapis verts étaient étalés. Il y a une navette de transfert pour monter. Il y a 50 personnes là-haut au départ, de l'Akroflieger au planeur de distance.

[00:56:31] Ils s'y activent toute la journée. C'est incroyable. On ne peut pas croire qu'il y ait une scène aussi dynamique en Iran.

[00:56:40] **Lucian Haas:** Est-ce que ce sont principalement des hommes qui volent là-bas aussi, ou y a-t-il aussi des femmes ? Ou est-ce que, justement parce que c'est en Iran, où l'on dit que c'est un sport très dominé par les hommes, il y en a peut-être encore beaucoup plus que chez nous, où la proportion de femmes est très faible ?

[00:56:57] **Werner Luidolt:** Ça m'a fasciné. Pour mes critères, il y a en fait beaucoup de femmes qui volent là-bas. Elles ont bien sûr, il y a plus ou moins une obligation de porter le voile pour les femmes. Donc pas la burqa, mais un voile. Et le voile pour la femme qui fait du parapente classique, c'est juste un genre de sac de fabricant de parapente qu'elles ont sur la tête. Et puis le casque par-dessus, et en réalité, enfin, oui, elles sont très décontractées à ce sujet. Et il y a beaucoup de femmes qui volent, qui sont reconnues et qui sont adorables, et je n'ai jamais eu le sentiment que les hommes dominaient d'une manière ou que les femmes étaient traitées moins bien ou quelque chose comme ça. Au contraire, elles étaient des membres à part entière. La communauté de vol les accepte et elles volent très bien, et c'était des expériences incroyablement sympas.

[00:57:48] Et elles sont si chaleureuses, elles parlent beaucoup, elles parlent relativement bien anglais. C'est vraiment une super communauté. Mais il faut préciser une chose : le parapente est en fait un sport pour les plus riches en Iran. L'équipement de parapente coûte autant que chez nous. Il n'y a rien qui soit beaucoup moins cher. Mais le niveau de salaire d'une secrétaire salariée classique est aujourd'hui très, très bas. Donc, pour une famille normale, des gens qui travaillent normalement, je dirais plutôt non, elles ne peuvent pas se permettre de faire du parapente. Ce sont beaucoup de dentistes, des dentistes, des médecins,

[00:58:32] ce sont des dentistes, des médecins, ou des enfants riches. Alors, c'est un peu dommage, bien sûr, mais c'est comme ça.

[00:58:41] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est aussi considéré comme un sport d'élite là-bas, dans le pays ?

[00:58:47] **Werner Luidolt:** C'est difficile à dire pour moi. On pourrait l'imaginer, sous certaines conditions. Mais il y a des régions qui ne connaissent pas du tout le parapente. Ils nous ont dit que si nous faisons des vols de distance et que nous atterrissons quelque part plus loin, il est possible que nous atterrissons dans des zones où ils n'ont jamais vu de parapente. Donc, ce n'est pas vraiment comme ça,

[00:59:07] aussi public que chez nous, que tout le monde connaît. Enfin, l'Iran est immense. Il faut se dire qu'il y a des régions qui sont très rurales. Et quand tu y descends avec l'aile, là, oui, ils ne les connaissent pas vraiment.

[00:59:21] **Lucian Haas:** D'après les expériences que tu y as faites, dirais-tu avec le recul que l'Iran convient ou vaut le coup comme destination de parapente, ou même pour le vol de distance ? Ou est-ce déjà si exotique qu'en tant que voyageur individuel, on n'a aucune chance, du tout ?

[00:59:41] **Werner Luidolt:** Oui, alors je dirais que ce n'est pas vraiment pour les voyageurs individuels. Bien sûr, tu peux aller dans une zone de vol connue comme Ramean et y faire du vol local. Le vol de distance, c'est un vrai défi. Parce que, quand nous étions là-bas, nous étions accompagnés par nos amis iraniens et nous avons toujours volé ensemble. Ça veut dire que si nous atterrissions quelque part, en dehors du décollage, il y avait toujours un Iranien avec nous. Parce qu'il y a plusieurs problématiques. L'une d'elles, c'est qu'il peut arriver que tu atterrisses dans une zone où il y a des gens au sol qui ne parlent pas anglais et qui appellent la police assez rapidement. Et, oui, c'est relativement difficile. Parfois, tu ne peux même pas communiquer avec les policiers et c'est,

[01:00:29] et ce sont évidemment des zones sensibles en Iran. Ça veut dire qu'il y a des installations militaires en Iran que tu ne peux pas identifier depuis les airs. Et si on prend un exemple, on a volé devant Rock en direction d'Ifshaan, c'est à environ 50 kilomètres de là. Et on a atterri là-bas parce que Mohamed a volé avec nous, il a fait une spirale d'approche. Burki et moi avons volé avec lui, on a atterri avec lui et il a dit : « OK, si on avait continué à voler 20 kilomètres de plus, on serait tombés sur une zone interdite où on n'a pas le droit d'aller. » Deux mois après être rentrés à la maison, j'ai fait des recherches et il y avait un rapport sur l'installation nucléaire iranienne avec l'endroit exact indiqué, et j'ai réalisé que le site de test iranien se trouvait à 20 ou 30 kilomètres de là.

[01:01:21] Et si tu arrives là-bas en volant librement, que tu tournes dans le coin et que tu atterris dans cette zone, alors c'est fini. Là, tu as vraiment un gros problème. On n'avait pas non plus le droit d'emporter d'appareils photo pendant le vol, parce que si tu prends des photos en l'air et que tu photographies par mégarde une installation militaire — ce qui peut arriver parce qu'on ne voit pas très bien les choses depuis le ciel — alors tu as évidemment un problème quand tu atterris et que le policier commence à contrôler ton équipement photo et que tu as une photo d'une installation militaire qu'il connaît. Je dirais que là, tu as un problème massif. Et ça rend les choses simplement très difficiles. Ça

[01:02:00] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'il n'y a pas de petites vidéos YouTube de vos vols, parce que vous n'aviez aucune GoPro sur le casque ou autre chose. Exactement. Là où vous auriez pu capturer ça.

[01:02:08] **Werner Luidolt:** Exactement. Mais c'était comme ça, Hadi,

[01:02:12] C'est de la part d'un homme qui a volé avec nous et qui nous a pris en photo. Ça veut dire qu'il y a des images de nous, Burki et moi, en plein vol, photographiées par Hadi. Et ça va sortir, il y aura un reportage là-dessus avec des images, des images presque fantastiques. Enfin, quand tu voles au-dessus d'un paysage désertique à quatre mille cinq cents mètres, là où se trouve la grande plaine et où les montagnes surgissent du sol, et que tu voles dans un air très sec dans cette région surréaliste, c'est incroyable. Je n'ai jamais volé dans une région aussi excitante, que ce soit au niveau des conditions de vol ou visuellement. À l'horizon, on a vu des étendues de sel,

[01:02:58] qui avaient l'air d'être de la brume dans une vallée et d'immenses plaines. C'était dingue. Les impressions visuelles étaient incroyables. Et tu pourrais parcourir des distances folles en bas. Mais les conditions sont telles que, si tu es un très bon pilote et que tu pourrais peut-être faire 300 kilomètres là-dessous, ce qui est tout à fait possible pour un bon pilote, il te faudrait en fait, selon mes termes, un Iranien à côté de toi qui volerait avec toi et qui atterrirait là où tu atterris. Parce que sinon, ça pourrait devenir compliqué.

[01:03:31] Ou

[01:03:31] **Lucian Haas:** on essaie de faire de longues distances en tandem et on a toujours un Iranien assis devant soi qui dit : tu es mon interprète et c'est toi qui dois trouver la thermique à nouveau, peu importe où je vais atterrir là-bas.

[01:03:41] **Werner Luidolt:** Parfois, oui. C'est vraiment dommage, parce que le pays offre des possibilités incroyables. Tu pourrais y faire des vols de longue distance sans fin.

[01:03:51] Mais je pense que ce n'est tout simplement pas encore mûr pour une exploration à grande échelle. Il te faut du support sur place. À Ispahan, par exemple, c'est le Hamid, l'Iranien qui a pratiquement signé la distribution de NOBA pour nous, qui a fait en sorte que nous soyons là, et ça nous a vraiment aidés. Il nous a accompagnés. Donc ça ne se fait

pas juste en y allant et en volant. Ce n'est pas simple. C'est même au point que si tu demandes un visa, tu as besoin d'un visa pour le bas. On ne te garantit pas que tu obtiendras un visa pour entrer. Il se peut que tu aies un malchance bizarre et qu'ils ne te laissent même pas entrer pour des raisons ou d'autres. Ce n'est pas si simple.

[01:04:39] C'est ça qui est drôle. Les Iraniens, une fois sur place, vivent en fait très librement dans leur pensée et dans leurs actions. Ils sont totalement libres. Ils savent qu'il y a certaines zones où il faut faire attention, qu'il faut être vigilant. Mais en dehors de ces zones, ils savent très bien ce qu'ils peuvent et doivent faire. Et là, ils vivent en fait d'une liberté incroyable. Plus libres que nous dans certains domaines. On pourrait presque le croire, mais c'est le cas. Ils mènent une vie très, parfois très décontractée, cool. Ce qui est peut-être difficile à comprendre maintenant, mais sur place, c'est vraiment ça qu'on vit.

[01:05:23] **Lucian Haas:** Cela signifie qu'il y a des règles fixes, mais qu'à l'intérieur de ces règles, il y a d'immenses libertés.

[01:05:28] **Werner Luidolt:** Oui, en fait, c'est ça. Ils savent comment s'y prendre. Ils savent composer avec ces conditions cadres. Et à l'intérieur de celles-ci, quand ils jouent le jeu, ils peuvent simplement exercer des libertés incroyables qui sont même passionnantes pour nous, ce qu'ils sont capables de faire. Mais ils vivent de manière incroyable.

[01:05:56] Fatima m'a raconté qu'à Ispahan, normalement, tu n'as pas le droit de voler du tout. La ville est tout simplement interdite. Mais il y a un chef de la révolution, je ne sais pas, un jour férié. Et si tu fais la demande, tu peux soudainement décoller et voler en plein milieu d'Ispahan, au milieu du lit d'une rivière asséchée, à l'intérieur de la ville, avec le trike, avec le parapente, donc faire ce que tu n'as jamais le droit de faire d'habitude. Mais si tu sais comment faire, tu peux simplement faire des choses qui ne sont normalement jamais possibles, qui ne seraient pas possibles chez nous non plus. Ce serait comme si tu disais : tu vas à Munich, et d'une manière ou d'une autre, tu peux simplement voler en plein milieu de la ville parce que là, je ne sais pas, c'est l'anniversaire du maire.

[01:06:41] Ce sont juste des libertés qu'ils accordent là-bas. Ou Fatima, par exemple, en fait, ce n'est pas vraiment autorisé pour les femmes en Iran de conduire une moto. Elles ont le droit de faire du parapente, mais conduire une moto, c'est compliqué. Oui, et elles le font quand même. Elle met son ensemble de moto et elle conduit quand même. Elle le fait, tout simplement.

[01:07:09] Si tu imagines chez nous que tu vas juste rouler quelque part, sans permis, sans rien, sans autorisation, mais elles le font, tout simplement.

[01:07:21] **Lucian Haas:** Parce qu'ils veulent juste la liberté.

[01:07:23] **Werner Luidolt:** Oui, exactement.

[01:07:24] **Lucian Haas:** Werner, pour finir, tu peux encore me raconter une histoire. On revient des montagnes de l'Iran vers les Alpes. J'ai entendu dire que tu étais un peu comme l'inventeur du soi-disant triangle de Stoderzinken.

[01:07:40] **Werner Luidolt:** C'est quoi l'histoire derrière ? Eh bien, c'est un peu une longue histoire. Quand j'ai arrêté le vol à voile, j'ai cherché à me rapprocher de la communauté, de la communauté du parapente. Et dans notre région, il y a un Lex Robet, qu'on connaît plutôt bien, le pilote de parapente. Il était déjà très bon à l'époque. Et je l'ai rencontré à ce moment-là parce qu'il voulait simplement échanger sur le fonctionnement du parapente, sur la façon dont ça marche chez nous. Juste créer un lien entre un pilote de voile et un pilote de parapente.

[01:08:16] Et Lex, à l'époque, on discutait et c'est là qu'on a parlé de brise de vallée pour la première fois. Je lui ai dit : « Brise de vallée, oui, d'accord. » Et il disait toujours : « Werner, tu verras bien, quand la brise de vallée va frapper, tu sauras de quoi je parle. » Et j'ai dit : « Oui, d'accord. » Mais j'ai très vite compris ce qui se passait. On a ensuite parlé de parcours. Et bien sûr, comme j'avais fait de longues distances en vol à voile, j'ai parlé de vol de distance, même si je n'avais pas encore fait de distance en parapente à ce moment-là. On a parlé de triangles, de triangles FE et de ce qui est possible dans la région, pour ne pas juste aller sur les crêtes ou vers le Tyrol du Sud, mais chez nous, dans notre coin. Et à l'époque, je me suis dit Stohler Ziegel, j'ai regardé le truc, le point de départ,

[01:09:02] Et avec Lex, à l'époque, on discutait et c'est là qu'on a parlé sérieusement de Talwind pour la première fois. Et je lui ai dit : « Talwind, d'accord. » Et il disait toujours : « Werner, tu verras bien, quand le Talwind va frapper, tu comprendras de quoi je parle. » Et j'ai dit : « Oui, d'accord. » Mais j'ai très vite compris ce qui se passait. On a ensuite parlé de parcours. Et comme j'avais fait de longues distances en vol plané, j'ai parlé de vol de distance, même si je n'avais pas encore fait de longues distances en parapente à ce moment-là. Et on a parlé de triangles, de triangles FE et de ce qui est possible dans la région, pour ne pas se contenter de monter sur les crêtes ou d'aller vers le Tyrol du Sud, mais chez nous dans la région. Et à l'époque, je me suis dit Stoderzinken, j'ai regardé le truc, le point de départ,

[01:09:32] Je n'ai pas vraiment volé vers l'ouest. Ça veut dire que ça n'arrivait pas à l'époque. Les hypothèses, les croyances, c'était juste : là, ça ne passe pas, la brise de vallée est trop forte, ça ne va pas être propre, personne n'y est encore allé, ça ne marchera pas. Et moi, avec mon ignorance, mais mon savoir de planeur, ou mon ignorance, mais mon savoir de parapente, je l'ai simplement dessiné. Et au final, c'est le triangle FE de 200 kilomètres qui en est sorti, et c'est en fait maintenant la base pour le triangle FE qui est volé depuis Stoderzinken, où on vole maintenant déjà 300 kilomètres. Et ça repose toujours sur cette idée que j'ai envoyée et développée dans Lex à l'époque. Et on l'a volé pour la première fois, Lex et moi, mais on l'a tout de suite étendu, on n'a pas volé 200 kilomètres, on a direct volé 250 kilomètres lors de la première tentative.

[01:10:25] et on a quasiment établi le triangle FE, et maintenant, en Autriche, il y a 1 000 kilomètres de triangles standards où tu peux, par beau temps, faire directement 200 kilomètres, mais aussi jusqu'à 280, 300 kilomètres. Et tout cela repose sur cette hypothèse de l'époque.

[01:10:44] **Lucian Haas:** Mais ça veut quand même dire le triangle de Stoderzinken et pas le triangle de Luidolt ?

[01:10:49] **Werner Luidolt:** Non, non, bien sûr que non. Il y a bien eu quelques tentatives, quelqu'un a écrit le triangle Luidolt ou Werner, mais en réalité, je veux dire, ce n'est pas nécessaire.

[01:10:59] **Lucian Haas:** Et quelle super trajectoire as-tu vue aujourd'hui ? Tu as encore en tête ou en réserve un endroit où tu te dis que tu aimerais bien voler à nouveau ?

[01:11:08] **Werner Luidolt:** Oui, j'ai plusieurs idées. En fait, j'aime beaucoup les vols de destination. C'est-à-dire les trajets aller simple, je trouve ça particulièrement séduisant. J'ai plusieurs idées là-dessus. Cette année, j'ai fait un vol de Meduna presque jusqu'à chez moi. C'est assez inhabituel. Et j'aimerais bien faire le trajet inverse, de chez moi vers Meduna. C'est aussi inhabituel, je trouve ça plutôt cool. Ensuite, j'aimerais partir d'ici vers Weiz, c'est près de Graz. J'aimerais voler jusqu'à mon petit-fils et atterrir chez lui. Ce n'est pas loin, c'est 150 kilomètres. Techniquement, c'est assez difficile. J'aimerais bien le faire. Ou alors, j'aimerais bien partir de chez moi, de Stuttgart-Hinten, vers l'Engadine. Ça a l'air loin, mais c'est environ 250 kilomètres.

[01:11:54] Avec un léger décalage vers l'est, c'est tout à fait faisable. Je suivrais le chemin que j'ai déjà fait avec le planeur.

[01:12:05] S'il y a 200 kilomètres, on peut bien essayer si c'est facile. Mais en fait, je me mets un peu en travers de mon propre chemin, parce qu'en réalité, je n'ai plus besoin de voler si loin ou je n'en ai plus envie. Ça m'attire toujours, mais mon attention maximale n'est plus vraiment là. Ça ne facilite pas forcément le fait de se motiver le jour X pour vraiment faire le vol. Mais on verra bien. Si je suis de bonne humeur et que je me sens bien, je le ferai peut-être.

[01:12:36] **Lucian Haas:** Oui, probablement qu'il y aura un jour où tu sauras encore deux jours à l'avance. Le jour, ou les jours qui arrivent, demain ou après-demain, ce sera le jour où je volerai du Stoderzinken jusqu'en Engadin.

[01:12:46] **Werner Luidolt:** Je suppose que oui.

[01:12:49] **Lucian Haas:** Werner, que cela se passe comme ça.

[01:12:51] **Werner Luidolt:** Oui, merci.

[01:12:52] **Lucian Haas:** Merci pour ces récits très intéressants. On n'a pas fait le tour du monde cette fois, mais on a abordé beaucoup de thèmes différents. Ça montre quelle vie de pilote incroyable et variée tu as déjà eue et que tu as probablement encore aujourd'hui. Merci pour ce récit. Merci beaucoup. Et je te souhaite tout le meilleur.

[01:13:08] **Werner Luidolt:** Merci. Ça m'a fait très plaisir.

[01:13:14] **Lucian Haas:** C'était Werner Luidolt en conversation avec Lucian Haas. Vous trouverez quelques liens complémentaires sur les sujets abordés dans les notes de cet épisode sur le blog de parapente Lu-Glidz. Je gère Podz-Glidz et Lu-Glidz délibérément sans publicité et sans paywall. Mais les deux impliquent certains coûts et surtout beaucoup de travail, qui doivent être financés d'une manière ou d'une autre. Autrement dit, j'ai aussi besoin de votre aide pour pouvoir produire encore beaucoup d'autres épisodes de podcast. En tant que contributeur de Podz-Glidz et Lu-Glidz, vous restez totalement libre. Car il n'y a qu'une seule règle simple : vous pouvez donner autant que vous voulez. Cela peut être une contribution ponctuelle ou récurrente. C'est vous qui décidez. Si vous êtes quand même incertain sur le montant qui serait approprié, j'ai ici une proposition, sans engagement.

[01:14:04] À la prochaine. Ciao.

[01:14:37] D'ailleurs, je suis toujours à la recherche d'autres interlocuteurs intéressants avec des histoires dignes d'être entendues issues de l'univers du parapente. As-tu une suggestion ? Alors raconte-moi et envoie-moi, si possible, directement les coordonnées. De préférence par e-mail à luglidzkontakt@gmail.com. À la prochaine. Ciao.