

Dolomitenmann

Podz-Glidz 97 — Wendelin Ortner

Published	2022-12-09
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/dolomitenmann-wendelin-ortner-podz-glidz-97
Duration	01:12:21
Speakers	Lucian Haas, Wendelin Ortner
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0097-dolomitenmann-wendelin-ortner.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	48 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	20
Show notes	20
Transcript	20
Français	36
Show notes	36
Transcript	36

Deutsch

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

Show notes

Seit 35 Jahren gibt es den Dolomitenmann. Wendelin Ortner hat an jedem Rennen mit dem Gleitschirm teilgenommen.

Der Dolomitenmann ist der wohl älteste und traditionsreichste Wettbewerb, bei dem auch Gleitschirm geflogen wird. Viele sehen in ihm die Wiege von Hike-and-Fly-Rennen, allen voran den Redbull X-Alps. Und so legendär wie der Dolomitenmann selbst sind auch manche der Teilnehmer.

Wendelin Ortner hat schon am ersten Dolomitenmann 1988 teilgenommen und seither keines der alljährlich rund um Lienz stattfindenden Rennen ausgelassen. Sechs Mal gewann er sogar die Gleitschirmwertung. 19 Mal landete er in den Top 5. Zuletzt startete er dort für das Redbull Legenden Team.

Wer so lange dabei ist, kann einiges erzählen. Und das tut der 57-jährige in dieser 97. Folge von Podz-Glitz. Nicht nur über den Dolomitenmann, sondern auch wie sich das Gleitschirmfliegen über eine Zeit von mittlerweile 35 Jahren entwickelt hat.

Wendelin selbst war der erste Paragleiter in seiner Heimat. Seine Kindheit verbrachte er auf einem Bergbauernhof hoch über dem Drautal. Schon damals träumte er davon, einfach zur Schule hinunter und mittags am liebsten auch wieder hinauf nach Hause zufliegen.

Dass ihm genau so etwas Jahre später tatsächlich möglich wurde, lässt ihn auch heute noch das Fliegen und vor allem Hike and Fly wie ein Traum erleben.

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: Dove Love | Künstler: Quincas Moreira

Link: <https://www.youtube.com/watch?v=tQztYu-0ZPM>

No Copyright Music

Links:

- Red Bull Dolomitenmann: <https://www.redbulldolomitenmann.com/>
- Bluesky: <https://www.bluesky.at/>

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2022/12/podz-glitz-97-der-dolomitenmann.html>

Transcript

[00:00:10] **Wendelin Ortner:** Von einem Berg runterrennen, das war für mich schon als Kind, habe ich das geliebt. Ich bin am Berg oben aufgewachsen, die muss in die Schule runterlaufen und da bin ich so schnell gerannt, dass sich das angefühlt hat immer wie fliegen. Also wenn eine Kante kam, da habe ich noch so einen Satz nach vorne gemacht und richtig runtergesprungen über die Kante und deswegen kann ich das von klein auf und ich liebe das, irgendwo einen Berg richtig schnell runterrennen.

[00:00:45] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast.

[00:00:49] **Wendelin Ortner:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Heute mit Wendelin Ortner. Und ich bin Lucian Haas.

[00:01:02] Der Dolomitenmann ist der wohl älteste und traditionsreichste Wettbewerb, bei dem auch Gleitschirm geflogen wird. Viele sehen in ihm die Wiege von Hike-and-Fly-Rennen, allen voran den Red Bull X-Alps. Und so legendär wie der Dolomitenmann selbst sind auch manche der Teilnehmer.

[00:01:23] Wendelin Ortner hat schon am ersten Dolomitenmann 1988 teilgenommen und seither keines der alliierten Wettbewerber. Er hat jährlich rund um Lienz stattfindenden Rennen ausgelassen. Sechs Mal gewann er sogar die Gleitschirmwertung. 19 Mal landete er in den Top 5. Zuletzt startete er für das Red Bull-Legendenteam.

[00:01:46] Wer so lange dabei ist, kann einiges erzählen. Und das tut der 57-Jährige in dieser 97. Folge von Podz-Glidz. Nicht nur über den Dolomitenmann, sondern auch, wie sich das Gleitschirmfliegen über eine Zeit von mittlerweile 35 Jahren entwickelt hat.

[00:02:04] Wendelin selbst war der erste Paragleiter in seiner Heimat. Seine Kindheit verbrachte er auf einem Bergbauernhof hoch über den Drauthal. Schon damals träumte er davon, einfach zur Schule hinunter und mittags am liebsten auch wieder hinauf nach Hause zu fliegen. Dass ihm genau so etwas Jahre später tatsächlich möglich wurde, lässt ihn auch heute noch das Fliegen und vor allem Hike-and-Fly wie ein Traum erleben. Wenn

[00:02:35] dir der Podcast gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit als Förderer. Wie das ganz einfach und ohne jede Verpflichtung möglich ist, erfährst du auf der Website meines Blogs Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:54] Wendelin, wie fühlt es sich an, ein Urgestein zu sein?

[00:02:59] **Wendelin Ortner:** Ja, voll lustig, weil die Kinder fanden das richtig nett. Also wie sie das Wort das erste Mal in einer Zeitung gelesen haben, die hatten richtig Spaß und deswegen fühlt sich das gut an.

[00:03:08] **Lucian Haas:** Und warum bist du ein Urgestein?

[00:03:13] **Wendelin Ortner:** Ich fliege schon ziemlich lange. Es gibt viele Einheimische bei mir zu Hause, die haben den allerersten Paraglider, den sie gesehen haben, das war ich. Und da erinnern sie sich heute noch dran. Und es war auch so, dass dann ein Jahr später, nachdem ich angefangen habe zu fliegen, habe ich beim Dolomitenmann mitgemacht immer. Da war das erste Mal Dolomitenmann. Und dem mache ich immer bei diesem Wettbewerb, bin immer dabei.

[00:03:43] Die Zeitungen berichten darüber, sonst wird man ja als Gleitschirmflieger nicht bekannt. Und die finden, dass das anscheinend etwas Außergewöhnliches wäre, dass man da so lange dabei ist. Für mich selber ist die Zeit schneller vergangen als gedacht. Ich finde das gar nicht so außergewöhnlich, weil für mich ist Fliegen immer noch so wie in der ersten Minute, wie ich angefangen habe, immer noch die gleiche Freude. Und ich freue mich eigentlich, dass ich da immer noch dabei sein kann. Deswegen für mich selber bin ich natürlich kein Urgestein, sondern es ist jedes Mal wieder neu. Und ich freue mich, dass ich das einfach noch machen kann und fliegen kann und die Freude

[00:04:24] **Lucian Haas:** ungebrochen ist. Dieser erste Dolomitenmann, das war 1988. Jetzt haben wir 2022. Dazwischen liegen glaube ich, wenn ich es richtig gezählt habe oder wenn ich das richtig gelesen habe, 35 Dolomitenmänner insgesamt. Einer ist, glaube ich, mal ausgefallen wegen Corona oder so.

[00:04:42] **Wendelin Ortner:** Nein, Corona ist nie ausgefallen. Dolomitenmann hat recht faszinierenderweise immer stattgefunden. Sogar in der Corona-Zeit hatte man richtig Glück. Auch eine Woche später, wenn er stattgefunden hätte, wäre abgesagt worden. Und das ging immer. Es ist nur wegen dem Wetter, wo dreimal konnte man nicht fliegen. Da schon, aber der Bewerb selber hat immer stattgefunden. Und allein das sagt schon über den Dolomitenmann viel aus. Dass von 35 mal stattfinden nur dreimal konnte nicht. Bei welchem Wettbewerb gibt es das sonst auf der Welt? Ich kenne keinen einzigen.

[00:05:15] **Lucian Haas:** 35 mal oder dann minus drei, zumindest dann bist du 32 mal mitgeflogen. Kannst du dich da eigentlich noch an jeden einzelnen Wettbewerb erinnern oder verschmieren so Erinnerungen, wenn man eigentlich jedes Jahr da immer wieder startet?

[00:05:29] **Wendelin Ortner:** Die Erinnerungen verschwimmen natürlich etwas mit der Zeit. Aber sobald man wieder irgendwo angesprochen wird auf eine bestimmte Situation, dann ist das wieder ganz lebendig. Und taucht wieder auf. Und es sind sehr viele Erinnerungen, die wieder im Kopf irgendwo aufkommen. Und an bestimmte Sachen kann man sich erinnern, als wenn es erst gestern gewesen wäre. Andere natürlich, ach so, das war auch mal, ist wie mit allem. Aber es ist schon eine lange Zeit. Und trotzdem finde ich es, wie wenn es erst letzte Woche gewesen wäre, das erste Mal fast manchmal. Also das finde ich schon sehr faszinierend, dass man sich an bestimmte Sachen erinnert. Dass man sich an bestimmte Sachen sehr gut zurück erinnern kann, weil die, ich vermute, einfach so intensiv waren, wie man es erlebt hat.

[00:06:16] Und deswegen bleibt es auch hängen.

[00:06:21] **Lucian Haas:** Vielleicht weiß nicht jeder von den Zuhörern genau, was der Dolomitenmann eigentlich ist, wie das aufgebaut ist, was das für ein Wettbewerb ist. Kannst du vielleicht kurz mal beschreiben, worum geht es dabei und was ist das Besondere an diesem Dolomitenmann?

[00:06:34] **Wendelin Ortner:** Dolomitenmann ist in einer Zeit erfunden worden, in der so das Mountainbiken aufkam, wobei das damals noch keine richtigen Mountainbikes wie heutzutage waren. Das Gleitschirmfliegen ist aufgekommen. Das war auch noch eine ganz junge Sportart noch, die erst so langsam bekannt wurde. Da hat eben, ein bekannter Skifahrer war das, der Werner Grissmann, hatte die Idee, so einen Bewerb zu kreieren, bei dem diese Disziplinen gemeinsam in einem Bewerb vorkommen. Eben einen Teambewerb. Und ergänzt noch mit einem Bergläufer und einem Kajakfahrer. Also der Bewerb findet dann folgendermaßen statt. Da ist zunächst starten die Bergläufer, die machen Massenstart,

[00:07:23] die laufen auf den Berg rauf, oben warten die Gleitschirmflieger, die werden dann abgeklatscht, wie bei einem Staffelbewerb, eben per Handschlag wird abgeschlagen und dann kommt der Gleitschirmflieger dran. Und das Besondere beim Dolomitenmann ist aber, der Gleitschirmflieger hat nicht nur zum Fliegen, wie eben, dass er rausstarten würde und Thermik fliegen und Bojen abfliegen, das ist nicht der Fall, sondern der Gleitschirmflieger muss auch zunächst schon mal zum Startplatz hinlaufen. Dann geht es auch auf Zeit, das Starten selber wird alles mitgerechnet. Du musst schnell sein beim Starten und du fliegst dann eine bestimmte Strecke, die ist im Gleitwinkelbereich, das sind also sieben Kilometer ungefähr, eine Talquerung, möglichst schnell landest wieder zwischen, musst nochmal laufen, läufst wieder ein Stück hoch, ungefähr insgesamt haben wir über 300 Höhenmeter zu laufen, auch als Gleitschirmflieger mit der Ausrüstung.

[00:08:17] Die tragen wir einfach so am Hang, wie es die Gleitschirmflieger kennen, am Übungshang noch, der bei vielen nicht so beliebt war, das Hochgehen mit dem Schirm in der Hand. Und dann übergeben wir nach dem zweiten Flug, übergeben wir dann an den nächsten Teamteilnehmer, an den Radfahrer, auch wieder abschlagen, bei Hand, der Radfahrer fährt auf den Berg rauf, fährt wieder runter und übergibt dann an den Kajakfahrer. Und der Kajakfahrer als letzter kommt dann wieder in Lienz in der Stadt selber, ist das Ziel am Hauptplatz und wer als erster Kajakfahrer ins Ziel kommt, dieses Team hat dann gewonnen.

[00:08:56] **Lucian Haas:** Bei dem Gleitschirmflieger, was ist denn dabei eigentlich wichtiger, diese läuferischen Qualitäten, weil du auch erst zum Startplatz hinlaufen musst und noch mal zwischendurch zu dem zweiten Startplatz dann wieder aufsteigen musst oder sind auch wirklich die fliegerischen Qualitäten entscheidend?

[00:09:11] **Wendelin Ortner:** Ja, es ist beides entscheidend, es ist so wie bei Wintersportarten, bei den nordischen Kombinieren, wo Langlaufen und Skispringen kombiniert wird. Es hilft ja nichts, wenn du super langlaufen kannst, aber nicht Skispringen und so ist es beim Dolomitenmann auch. Also du musst in beiden Distributen sein. Es wird ja doch mit sehr kleinen Schirmen geflogen, also die müssen schon Gleitschirme sein, es sind nicht Speedglider, die erlaubt sind und es wird sehr schnell geflogen, was ja auch nicht dann ungefährlich ist, denn ein Gleitschirm ist einfach nicht gebaut zum Schnellfliegen und somit braucht man schon einiges an fliegerischer Erfahrung und ich habe noch nie erlebt, wenn ich zurückdenke, dass mal jemand gewonnen hätte, der nicht wirklich richtig gut Gleitschirmfliegen könnte, aber gleichzeitig auch super konditionell sehr gut drauf ist.

[00:10:02] Also man muss in beiden Disziplinen sehr gut sein.

[00:10:05] **Lucian Haas:** Ist denn diese Strecke, die ihr als Gleitschirmflieger heute zurücklegen musst, ist das noch die gleiche wie vor 35 Jahren?

[00:10:11] **Wendelin Ortner:** Die Strecke hat sich mehrfach geändert, die ist anders, also beim ersten Dolomitenmann war das eine ganz andere Strecke, weil sich auch die Schirme haben sich geändert, die Leistungen der Gleitschirme haben sich geändert, die Gleitwinkel hat sich enorm viel geändert. Also die Strecke wurde mehrfach geändert. In den letzten Jahren ist sie halt mehr oder weniger immer die gleiche geblieben, aber in früheren Jahren, also mindestens sechs, sieben, acht, neun, zehn verschiedene Stauplätze, was wir hatten beim Dolomitenmann, ja.

[00:10:40] **Lucian Haas:** Und die wurden immer angepasst an, okay, die Leistung ist besser geworden, die gleiten jetzt besser, also müssen wir denen mehr Strecke geben, damit sie das überhaupt abgleiten können oder was war die Entscheidung, dass da die Startplätze auch gewechselt wurden? Die

[00:10:53] **Wendelin Ortner:** Startplätze wurden auch gewechselt, aber es sollte auch spannend, attraktiv sein und man wollte ja auch früher mal auch etwas Neues wieder bieten und noch mehr Steigerung und irgendwann, irgendwann natürlich geht die Höhe der Berge aus, kann es nicht noch mehr steigern. Also und deswegen ist dann irgendwann gleich geblieben, da hat man gesagt, das ist jetzt eine gute Strecke, die ist wirklich super geeignet und vom Organisatoren her ist dann auch einfacher, wenn man es wieder gleich macht bis Jahr vorher. Aber wir waren schon an vielen, vielen Plätzen unterwegs, immer auf der Suche, gerade am Anfang von Dolomitenmann auf der Suche nach Neuem und hat sich jetzt so eingebürgert, das passt ganz gut so bis jetzt.

[00:11:38] **Lucian Haas:** Vor mehr als 30 Jahren, da waren die Gleitschirme, ja die Gleitschirme ja noch im Grunde halbe Fallschirme, auch schwer zu starten und sowas. Wie chaotisch ging das eigentlich damals ab? Ich

[00:11:49] **Wendelin Ortner:** kann mich noch erinnern, in meinem ersten Dolomitenmann, da hatte ich auch einen Schirm, der hatte auch einen wunderschönen Namen gehabt, Superspeed, wobei das weniger auf die horizontale Geschwindigkeit bezogen war, sondern mehr von oben nach unten, also wie schnell es auf den Boden zuing, also da hat das wunderbar gepasst, das Wort Superspeed und Gleitschall 3 hatte der und man durfte so weit fliegen, wie man konnte da, da war jetzt nicht, dass man an einem bestimmten Punkt passieren musste, man musste schon einen zweiten Startplatz an einem bestimmten Punkt dann erreichen, aber der fliegerisch unmöglich war zu erreichen und dann bist halt da geflogen, eine Strecke, den Hang entlang und du bist wirklich irgendwo zwischen die Bäume da reingelandet, wo es halt irgendwie ging nicht, weil du hast nicht vorher die Wiese genommen, wenn du auch ein paar Meter Höhe hattest, das ist so ähnlich wie bei X-Alps, nicht bis zum letzten Meter wird rausgekitzelt und das war schon sehr spannend, da hingen sehr viele dann irgendwo in die Bäume oder irgendwo auf einem Liftseil oder sowas, ja.

[00:12:49] **Lucian Haas:** Und wenn du dann so, dass mal ein bisschen Revue passieren lässt, die Jahre, ab wann war es denn so, dass du sagen würdest, da konnte man dann wirklich von Fliegen vielleicht sprechen mit diesen Gleitschirmen?

[00:13:00] **Wendelin Ortner:** Ah, das ging relativ schnell, wer sich noch zurück erinnert, da gab es dann schnell einmal einen Triller, die sehr gute Leistung hatten, die auch spannende Schirme waren, die waren ja komplett geschlossen vorne die Eintrittskante, nur gerade in der Mitte ein paar Schlitze und die sind umgeknickt oft bei einem Klapper wie eine Luftmatratze und sind dann auch so geblieben. Also es gab dann schon einen Leistungssprung, gab sehr schnell, wobei die Schirme nicht einmal zugelassen waren damals noch und es war auch nicht Pflicht, einen Rettungsschirm mit zu haben, also die Leistungsentwicklung ging schon weiter. Ich selber bin nie da so einen Triller geflogen, weil ich hatte immer ein bisschen Respekt davor und Angst, mir war lieber, ah, ich lebe ein bisschen länger und dafür bin ich etwas langsamer, das macht nichts und so habe ich mich dann etwas mehr aufs Laufen versteift und bin da ein bisschen, da habe ich gesagt, ist ja wurscht, wenn ich da mal irgendwo eine Minute oder zwei Minuten beim Fliegen verliere, dann laufe ich halt schneller, aber diese Schirme, die Entwicklung ging rasant am Anfang aufwärts, nur mit der Sicherheit von heutzutage haben die weniger zu tun gehabt.

[00:14:10] Also das waren, und das Gewicht war halt einfach schwerer, die waren schwer zu tragen und sehr unförmig zum Tragen, also da hat sich, am meisten hat sich getan erst in den letzten Jahren, aber an den Anfängen ging das, ja, also es war der Wunsch immer da, ich kann mich sogar erinnern, dass ich mit Herstellern gesprochen habe auch, bitte baut doch mal einen Schirm für den Dolomiten, für Hike and Fly, Schirme, die einfach zum Starten gehen, trotzdem

halbwegs gut fliegen, also dass man, und nicht so voluminös sind, nicht so schwer sind vom Gewicht her, aber da hat man kein Gehör gefunden, da hat man meistens nur die Antwort bekommen, Gleitschirmflieger fahren mit dem Auto hoch oder mit dem Lift, aber zu Fuß gehen tun die nicht und die Ausrüstungen sind so am Anfang eigentlich dann immer schwerer geworden.

[00:14:59] Meine allererste Ausrüstung, die war nicht schwer, die hat auch nur sieben Kilogramm gewogen, aber dann im Laufe der Zeit wurden die Ausrüstungen immer schwerer und ich kann mich noch erinnern, wie die ersten Piloten kamen mit Ausrüstung mit 12, 13 Kilogramm und dann haben die gesagt, ja spinnst du, was schleppst du denn hier auf den Berg hoch, und das wurde dann noch schwerer, bis 20 Kilogramm hoch und so weiter und der richtige Wendepunkt kam mit den Ausrüstungen mit X-Alps, also das war, wow, ein Highlight für die ganzen Hike and Flyer eigentlich, die Geburtsstunde des heutigen modernen Hike and Flyers mit der leichten Ausrüstung war X-Alps und X-Alps wiederum kam wegen dem Dolomitenmann, also X-Alps selber wurde am Dolomitenmann geboren, der Hannes Aach, der Mastermind hinter X-Alps, war ja regelmäßig auch bei Dolomitenmann dabei und da wurde in Lienz beim Dolomitenmann wurde die Idee geboren für X-Alps.

[00:15:56] **Lucian Haas:** Ist denn, weil du sagst, diese Entwicklung, das fing relativ leicht an, wurde dann immer schwerer und wurde dann wieder leichter, gab es diese Entwicklung denn auch beim Dolomitenmann selber, also wurde quasi die Ausrüstung, die man beim Dolomitenmann über die Jahre tragen musste, eine Weile auch immer schwerer, bevor sie dann mit X-Alps und so weiter dann wieder deutlich leichter wurde?

[00:16:17] **Wendelin Ortner:** Ja, für viele Piloten schon, für mich selber nicht, ich habe nämlich mein erstes Kurzeug behalten, bin immer mit meinem ersten leichten, damals, das war ja eigentlich ein leichtes Kurzeug, mit dem bin ich immer über die Jahre, jahrelang mit dem angetreten, nicht so pinkfarben und neongelb, also richtig schickes Design für damals und die Jahre später immer noch aufsehen erregt, aber das war eigentlich über Jahre hinweg, war das das beste Kurzeug, mein allererstes und die Schirme sind dann anders geworden, weil das das leichteste war, ja, genau.

[00:16:52] **Lucian Haas:** Damit fliegst du aber heute nicht mehr oder sagst du heute einfach zum Showfliegen, du fliegst nicht mehr wahrscheinlich mit, um wirklich auf die vordersten Plätze zu kommen, dann kannst du ja wieder quasi mit dem alten Zeug wieder antreten.

[00:17:04] **Wendelin Ortner:** Ja, genau, das ist ja auch das Tolle, auch die Gurtzeuge sind leichter geworden, also das ist unglaublich, heutzutage so ein Kurzeug mit Protektor und allem drum und dran, das wiegt 500 Gramm, da kommen jetzt auch die von 1987 nicht mehr ran, die Gurtzeuge, also die heutigen Gurtzeuge sind auch leichter geworden, also das ist schon toll, die merkt man gar nicht mehr, wenn man sie anhat.

[00:17:30] **Lucian Haas:** Du hast ja mehrfach auch den Dolomitenmann gewonnen, zumindest diesen Gleitschirmpart und wahrscheinlich teilweise auch dann mit deinen entsprechenden Teammitgliedern dann auch den ganzen Teamwettbewerb. Wie häufig war das, dass du den Gleitschirmpart gewonnen hast?

[00:17:45] **Wendelin Ortner:** Das Fliegen selber habe ich fünfmal gewonnen, ja, die Einzeldisziplin und es ist ein großer Anreiz, das zu gewinnen beim Dolomitenmann, weil der Zweitplatzierte, der wird nicht einmal erwähnt in der Einzeldisziplin, sondern bei der Siegerehrung wird wirklich nur der Erste erwähnt und die anderen, ja, haben halt mitgemacht auch,

[00:18:05] und die Teamwertung wird schon gewertet bis zum fünften Platz, in den ersten Jahren war es auch nur bis zum dritten Platz und inzwischen gibt es sogar zwei Kategorien, Profiwertung und Amateurwertung, deswegen mein Ziel war es dann schon, ich kann mich erinnern, wie ich das zweite Mal mitgetan habe, das erste Mal ging es mir auch schon recht gut und das zweite Mal auch, da war ich eigentlich recht schnell unterwegs, habe einige Fehler gemacht und dann kommt immer diese Rechnerei, schau, wenn ich das und das nicht gemacht hätte, dann wäre ich ja, oh Mensch, da hätte ich ja sogar vielleicht gewinnen können und dann fängt man halt an, so irgendwie, ups, motiviert zu werden, aber der Hauptgrund, dass ich da gut sein wollte beim Dolomitenmann, war einfach, die Trophäen haben mich interessiert für die Einzeldisziplinen, da gibt es wunderschöne,

[00:18:52] kunstvolle Trophäen, nämlich von einem Künstler, der ist auch gebürtig aus Silja, der Joss Birkner, weltberühmt ist er worden durch Red Bull, weil er im Stammsitz von Red Bull in Fuschel am See hat er diese

Bronzeplastiken gemacht, diese riesengroßen 12 Stiere, die da so aus dem Wasser rausstürmen und der hat eben auch die Dolomitenmann-Trophäen kreiert und ich war dabei, vor dem ersten Dolomitenmann, durch Zufall, kam ich in seine Werkstätte auch und habe gesehen, wie er die herstellt, weil sein Nachbar war damals unser Kajakfahrer und dann hat er gesagt, jetzt muss man rübergehen da zu unserem Nachbar, schauen wir da mal rein in die Werkstätte, was der da macht, der macht da die Trophäen für den Dolomitenmann und das waren eben nicht so, wie sonst so Konservenbüchsen, so Blechrisse, so blechblechende Pokale oder so, sondern wirklich schöne Kunstwerke, die mich sehr fasziniert haben und wie ich das gesehen habe, wie er die da gegossen hat und geformt hat und dann habe ich gedacht, so eine möchte ich unbedingt haben und das war mein Ziel dann, dass ich mich da speziell auf diesen Dolomitenmann versteift habe, ich bin ja sonst kein großer Wettkampfpilot, ich fliege lieber so in der Gegend rum und genieße es einfach, aber das hat mich echt angereizt, also so eine Trophäe möchte ich mal haben.

[00:20:17] **Lucian Haas:** Jetzt hast du fünf davon, zumindest für die Gleitschanke. Ich habe alle

[00:20:19] **Wendelin Ortner:** sechs daheim, ach so, ich habe vergessen, fünfmal habe ich gesagt, das stimmt, das ist ja nicht wichtig, ich habe alle daheim und ich habe alle verschiedenen daheim, ich habe einen Bergläufer daheim, einen Paraglider und einen Kajakfahrer und einen Mountainbiker, weil wir untereinander dann getauscht haben, von Teilnehmern, die mehrmals die Einzelwertung gewonnen haben, dann haben sie gesagt, es macht ja keinen Sinn, wenn ich vier Paraglider daheim stehe, wenn es vier Disziplinen gibt und so haben wir untereinander eine Tauschbörse unter uns entwickelt und dann haben wir da die Trophäen getauscht und da stehen jetzt bei mir vier verschiedene daheim. Die anderen zwei, die habe ich sozialen Zwecken gesponsert.

[00:21:04] **Lucian Haas:** Wann war das letzte Mal, dass du gewonnen hast, in welchem Jahr? Ich glaube,

[00:21:09] **Wendelin Ortner:** wenn ich mich richtig erinnere, 2006.

[00:21:11] **Lucian Haas:** Das ist ja

[00:21:12] **Wendelin Ortner:** noch gar nicht

[00:21:12] **Lucian Haas:** so lange her, je nachdem, wie man das rechnet. Ja, genau, bei 35 Jahren. Wie ist das eigentlich mit dem Leistungsniveau? Nun heißt es ja beim Gleitschirmfliegen häufig, ja, man kann auch noch bis ins relativ hohe Alter sogar noch relativ sportlich fliegen. Es gibt ja auch Beispiele, wo welche weit in den 50ern auch noch PWC-Wettbewerbe gewonnen haben und so was. Wie ist das bei diesem Dolomitenmann?

[00:21:37] **Wendelin Ortner:** Ja, es ist dadurch, dass es eben auch zu laufen ist und eben steil bergauf und die Strecken sind eher, ich meine jetzt für kurz, man muss sehr schnell rennen, ist es natürlich mit dem Alter, ist es schon schwieriger, mit jungen Leuten mitzuhalten. Aufgrund vom körperlichen Unterschied. Aber das schon, aber sonst fliegerisch selber habe ich das Gefühl, also da wird man nicht schlechter. Das war ja, wenn ich genau gerade auf dieses Jahr zurückdenke, die Strecke war ja in etwa gleich immer wie die letzten Jahre und da habe ich überhaupt die schnellste Zeit gemacht, seit ich beim Dolomitenmann dabei bin und dank der leichten Ausrüstung und der schnellen Ausrüstung, also so schnell wie heute, heuer dieses Jahr, bin ich noch gar nicht gewesen von der Zeit.

[00:22:23] **Lucian Haas:** Auf welchem Platz bist du dann gekommen in diesem?

[00:22:26] **Wendelin Ortner:** Jahr? Ich glaube 22. Von wie vielen Startern sind das? Von der Starten, limitiert ist es immer auf 120 und jetzt weiß ich gar nicht, wie viele heuer mit dabei waren. Das ist einfach auf 120 Teams, ist limitiert 120 Leitschirmpfleger.

[00:22:41] **Lucian Haas:** Aber dann bist du so gesehen als Senior und Urgestein noch immer super mit dabei.

[00:22:47] **Wendelin Ortner:** Ja, das freut mich voller. Das taugt mir richtig gut und ist lustig, macht auch Spaß und ich bin ja jetzt die letzten Jahre bin ich ja nicht mehr verpissen dabei, dass es um jede Sekunde geht, um den Sieg, sondern das ist ein Wunsch von mir früher auch immer gewesen, dass ich da auch mitmachen möchte und das Ganze genießen auch nicht, dass am Abend vorher auch noch ausgehen kannst. Du musst nicht jeden Tag trainieren dafür und es ist schnurzippen egal, ob du ein paar Minuten schneller bist oder langsamer, das spielt keine Rolle, sondern einfach die Atmosphäre genießen, das Dabeisein, also das mag ich sehr, deswegen mache ich es so gerne noch mit, weil ich das

wirklich genießen kann, auch wenn es zwischendurch natürlich sehr anstrengend ist, aber auch wenn etwas anstrengend ist, ist es auch ein bestimmter Genuss, wenn es vorbei ist.

[00:23:35] **Lucian Haas:** Du hast gerade Training gesagt, auch wenn du sagst, da muss man nicht immer jeden Tag trainieren oder sowas. Wie trainiert man denn auf den Dolomitenmann?

[00:23:43] **Wendelin Ortner:** Den Dolomitenmann trainiert man vor allem, das geht es ja sonst den anderen Bewerbern ja nicht, dass du möglichst schnell starten kannst. Zum Beispiel auch, das ist ja, sagt man ja, ich bin ja auch Fluglehrer, lässt euch Zeit am Startplatz, hetzt nicht, konzentriert euch, sortiert die Leinen schön. Beim Dolomitenmann wird diese Regel ziemlich über Bord geschmissen, also da geht es auf Zeit und das muss man natürlich üben, so wie ein Feuerwehrmann übt, dass er möglichst schnell die Schläuche zusammenstecken kann, übt man halt auch als Gleitschirmpilot möglichst schnell auch das Starten und das ist auf jeden Fall ein Training auch, das man machen muss und nicht nur so, jetzt habe ich das mal vorgestellt, wie das geht, sondern wirklich sehr oft üben muss, weil beim Wettbewerb selber kommt ja meistens eine gewisse Nervosität dazu, dass man etwas aufgeregt ist

[00:24:33] und damit es dann automatisch abläuft und vor allem sollte man auch so oft trainiert haben, dass man auch im Training einige Fehler gemacht hat und nicht nur, schau, das klappt eh, ich habe es dreimal gemacht, sondern das ist wirklich etwas, also ich habe das so trainiert, wie ich noch ambitioniert war zum Gewinnen, da bin ich sogar die Nacht rausgegangen auf den Übungshang und da habe ich einen Stock dunkler Nacht trainiert, damit die Handgriffe alle sitzen so gut, dass ich das wirklich auswendig kann und dann war das sehr einfach, wenn Sonne war, untertags ging das sehr leicht an.

[00:25:07] **Lucian Haas:** Bist du denn dann auch nachts geflogen?

[00:25:09] **Wendelin Ortner:** Na so darf man jetzt nicht sagen, natürlich ein bisschen nachts geflogen schon, aber in Grashalmöhe und,

[00:25:17] das Heu stand hoch. Ja, genau, es war ja auf Privatgrund, das ist ja das Schöne, dass ich aufgewachsen bin auf einem elterlichen Bauernhof, wo die Übungswiese direkt vor der Haustür ist und somit konnte ich auch nach den täglichen Arbeiten nochmal schnell rausgehen auf die Wiese und das zu üben. Aber ein anderes Training ist natürlich, das eine ist das Starten, dass man das übt und es ist nicht nur Starten, sondern du musst auch, schnell landen, nicht, du brauchst ja nicht, wenn du jetzt, was weiß ich, im Weltcup fliegst, brauchst du nicht schnell landen können, da fliegst du der Ziellinie drüber und passt, der Boy erreicht, aber auch, dass du möglichst schnell und ohne überschüssige Kurven irgendwo rein landen kannst, dass das gut passt und den Gleitwinkel schulen, nicht, wie viel kann ich Gas geben in der Luft, wenn ich es nämlich, wenn du nämlich zu viel im Fußbeschleuniger betätigst, kann ja sein, dass du zu viel sinken hast und somit zu kurz kommst und das Ziel gar nicht erreichst und die restliche Strecke, eben in Laufen zurücklegen musst, was ja viel länger dauert, wie Fliegen und umgekehrt,

[00:26:19] wenn du zu wenig Beschleuniger fliegst, dann kommst du hoch an, was ja auch wieder Zeit kostet, mit dem Höheabbauen, also das ist, was man vom Fliegerischen her trainieren kann und nebenbei eben auch die Kondition natürlich, das Laufen und dafür habe ich dann extra angefangen, Laufbewerbe mitzumachen und ich war voll enttäuscht, wie ich das erste Mal einen Laufbewerb mitgemacht habe, nicht, das war so Berglaufbewerb und ich habe gedacht, ich bin gut, nicht, und dann mache ich da so einen Laufbewerb mit und ja, scheiße, die werden nicht langsamer, nicht, ich habe mir gedacht, die werden schon langsamer, warum laufen die so schnell weg, das können die ja nie schaffen, bis hoch auf den Berg und dann war das so, es ging so einen Waldweg hoch und bei der ersten Kehre waren die immer noch schnell und ich war fertig, nicht, und dann war ich ganz hinten irgendwo, bei drittletzter oder so, nicht, und dann komme ich oben in den Zielhahn, fix und fertig und fast letzter geworden, nicht, ich habe vorher wirklich gedacht, ich bin ein guter Berggeher, die haben aber, das Schöne war aber, im Ziel oben, die haben mir trotzdem alle gratuliert und sind freundlich gewesen und haben gesagt, super, dass ich mitgemacht habe und das ist voll gut schon für das erste Mal mitzutun und das hat mich so motiviert, dass die haben mir dann gleich Termine gegeben für den nächsten Laufbewerb und so habe ich,

[00:27:33] bin ich da reinkommen in die Läufer-Szene auch etwas und da bin ich natürlich dann viel besser geworden, weil es ist komplett etwas anders, wie wenn du einfach nur zügig auf einem Berg gehst oder eben rennst, also das ist

komplett etwas anders und da konnte ich mich dann auch steigern und da ist mir dann auch gelungen, dass ich dann das erste Mal einen Dolomitenmann gewinnen konnte. Hast du denn auch so einen Laufbewerter mal gewonnen? Ja, aber halt in meiner Altersklasse und kleinere nicht auf Bezirkshebe, aber jetzt nicht irgendwie großartig, bin schon öfter auf dem Stockerl gestanden, ja.

[00:28:05] **Lucian Haas:** Beim Dolomitenmann, wenn ich das richtig gesehen habe, ist beim Gleitschirmfliegen, zumindest jetzt auch bei den letzten, vom Streckenverlauf her, kommen die Bergläufer oben an, und als Gleitschirmflieger müsst ihr erst mal gar nicht den Berg hochlaufen, sondern ihr müsst erst mal den Berg, ein ganzes Stück wieder bergab laufen und das auch relativ flott über Stock und Stein, sage ich mal.

[00:28:24] **Wendelin Ortner:** Ja, das war in meinen jungen Jahren, als 20, 30-Jähriger, war das meine Lieblingsdisziplin, also von einem Berg runterrennen, das war für mich schon, als Kind habe ich das geliebt. Ich bin am Berg oben aufgewachsen, die muss in die Schule runterlaufen und da bin ich so schnell gerannt, dass sich das angefühlt hat immer wie Fliegen. Also wenn eine Kante kam, da habe ich noch so einen Satz nach vorne gemacht und richtig runtergesprungen über die Kante und deswegen kann ich das von klein auf und ich liebe das, irgendwo einen Berg richtig schnell runterrennen. Ich kann mich sogar an Geschichten erinnern, wo manchmal der Hüttenwirt rauskam und vor die Hütte, und ganz entsetzt gefragt hat, was passiert wäre. Der hat gedacht, da kommt jemand schnell runter, Hilfe holen, weil ich so schnell und gerne mit hoher Geschwindigkeit einfach den Berg runterflitze, also zu Fuß auch.

[00:29:11] Also das ist so eine Art, wie man sagt, wie Fliegen für mich auch.

[00:29:14] **Lucian Haas:** Ein Freund von mir hat mir, ich habe dem erzählt, dass ich ein Interview hier mit dir mache und er sagte, ja, Er hat dich mal erlebt oben auf dem Startplatz, und da ist einem Schüler von dir ein Helm dann den Startplatz runtergerollt, und dann wärst du hinterher gesprintet und hättest diesen Helm dann überholt und diesen Helm dann auch wieder eingefangen, und er sagt, er hätte noch nie jemand so schnell einen Berg hinunterlaufen sehen.

[00:29:36] **Wendelin Ortner:** Ja, das kann ich sehr gut und es ist auch schon passiert oft, dass jemand einen Schirm nicht mehr mitgenommen hat, der hat am Startplatz gedacht, es geht nicht mehr zu fliegen, dann habe ich ihm meine Ausrüstung geliehen und dann hat er gesagt, da fliegst du mit meiner Ausrüstung runter, ich laufe schon runter. Dann habe ich ihm oben noch geholfen, am Startplatz den Schirm aufzulegen und unten habe ich ihm wieder geholfen, einpacken, so schnell war ich auch zu Fuß.

[00:30:00] Inzwischen bin ich schon ein bisschen langsamer geworden, also mit dem Alter wird man vorsichtiger.

[00:30:05] **Lucian Haas:** Gibt es denn für das Runterlaufen bestimmte Techniken, dass man sagen kann, man kann so schnell laufen, aber dann trotzdem sicher sein? Wenn man da viel Schwung hat, dann muss man ja auch irgendwie wieder abstoppen können und dann das Sturzrisiko ist ja dann auch groß und so.

[00:30:18] **Wendelin Ortner:** Ja, natürlich kann es auch einmal überschlagen, aber bis jetzt hat es mich erst einmal hingehauen, aber da hatte ich auch schlechte Schuhe, die hatten wenig Profil, also es ist schon gut, dass man Schuhe mit gutem Profil hat, da zum Abwärtslaufen. Aber ich glaube, ich bin mir nicht sicher, ob man das so richtig gut üben kann, man kann schon etwas üben, aber das muss einem schon fast in die Wiege gelegt sein, wie bei mir, dass man da richtig schnell irgendwo über Steine runterlaufen kann. Und weil du gerade gesagt hast, stoppen können, ist mir gerade eingefallen, bei einem Bewerb auch, da konnte ich wirklich nicht mehr stoppen, abwärtslaufen. Das war einmal zum 10-jährigen Jubiläum, war das, dass keine Zwischenlandung war, da ist ja bei einem Limitman normalerweise eine Zwischenlandung, wo man wieder läuft und da war keine Zwischenlandung, dafür war die Flugstrecke über 11 Kilometer lang und einfach nur im Gleitflug und zunächst habe ich mich ja geärgert, wie soll denn das gehen, ich bin ja nicht so schwer vom Körpergewicht, weil ich nicht sehr groß bin, ich bin ja nur 1,66 groß und habe nicht so viele Jogen, 58 Kilogramm, wie soll es da schnell Gleitschirmfliegen, wenn das Gewicht fehlt?

[00:31:27] Und dann hatte ich die glorreiche Idee, meinen Rucksack alles voll zu füllen, nicht mit Gewichten, also Eisenplatten statt Holzbrettchen, Eisenplatten rein und Wassersack mitgetragen, also ich hatte ungefähr so eine 30 Kilo schwere Ausrüstung am Startplatz. Und mit der musste man aber auch zum ersten Startplatz abwärts runterlaufen, und dann bin ich oben losgesprintet, wie sonst auch und mit diesen 30 Kilo am Rücken, ich konnte nicht mehr bremsen, ich wollte langsamer laufen und da kamen so Serpentinaen und dann musste ich einfach geradeaus runter, ich konnte gar

nicht zickzack rennen, sondern geradeaus runter, es hat mich wie durch ein Wunder, bin ich nicht gestürzt und hat mich nicht überschlagen und einer, der vor mir losgelaufen ist, war auch ein Südtiroler, der konnte gut abwärts laufen, also den habe ich überholt, wie wenn er bergauf gegangen wäre, also weil ich es einfach nicht mehr da brems habe, aber zum Glück am Startplatz habe ich es noch rein da brems und also da war ich sehr schnell am Startplatz dann, ja.

[00:32:21] **Lucian Haas:** Du hast vorhin kurz erzählt, wie du nachts trainiert hast und sowas und dass gerade dieses schnelle Starten was ist. Nutzt man dafür dann eigentlich auch eine ganz spezielle Einpackmethode des Schirms, dass man sagen kann, okay, den kann ich einfach nur noch hinschmeißen und ich weiß, alle Leinen sind sortiert und ich muss eigentlich nur noch loslaufen und der startet dann hinter mir raus?

[00:32:39] **Wendelin Ortner:** Ja, auch so ist es. Die Vorbereitung, wenn man den Schirm einpackt, das ist sehr wichtig, also sehr gewissenhaft richtige Technik da entwickelt und da waren wir ja die Ersten, die da mitgemacht haben, waren wir ja eigentlich Pioniere und da gab es sehr lustige, verschiedene Methoden. Inzwischen haben sich nur noch wenige Methoden rauskristallisiert, die am besten sind, aber da gab es echt schräge Techniken, alles mögliche, was da die Leute erfunden haben, war echt witzig. Einen habe ich sogar mal gesehen mit der Idee, dass er vor dem Start den Karten oberhalb vom Gleitschirm steht, damit die Leinen schön auf dem Schirm liegen bleiben, wenn er den auseinandergezogen hat und dann einfach über den Schirm drüber läuft und so Sachen. Also da wurden schon interessante Sachen erfunden und ich habe das, ja genau, kann mich erinnern, in den ersten Jahren, in den letzten Jahren ist es so, dass wir mit angezogenem Gurtzeug am Startplatz

[00:33:35] stehen müssen schon bei der Übergabe, dass wir das Gurtzeug schon anhaben, um eine Fehlerquelle auszuschließen, dass man nicht vergisst, die Beinschlaufen zuzumachen oder sonstige Schnallen am Gurtzeug, also dass man das schon angezogen hat, aber jahrzehntelang war das immer Pflicht, dass man die komplette Ausrüstung im Gurtzeug drin hatte. Also man musste auch noch das Gurtzeug schnell anziehen und da habe ich es damals schon, obwohl die komplette Ausrüstung eingepackt war, habe ich es auf unter 30 Sekunden gebracht, vom eingepackten Rucksack bis zum Abheben. Dafür musst du dann schon, dass alles ordentlich eingepackt haben und alles richtig hergelegt haben und so weiter. Und heutzutage geht es wesentlich einfacher. Da hat man das Gurtzeug an, den Schirm hinten am Rücken, manche machen da nur so Gummibänder rum, dass der Schirm dann schnell runterfällt, ein bisschen auseinander und schon ist man weg.

[00:34:20] Also das Ganze dauert weniger als zehn Sekunden. Heute ist der Standard bei vielen, dass sie in der Luft sind.

[00:34:26] **Lucian Haas:** Sind es Sachen, die du da gelernt hast, gerade auch was die Packmethode betrifft oder wie kann man die Leinen so packen, dass sie möglichst keine Knoten bilden, wenn man sie ganz schnell wieder auspackt und so was? Gibt es da Sachen, die du heute auch in deiner normalen Fliegerei verwendest oder auch, du bist ja auch Fluglehrer, deinen Flugschülern erzählst und sagst hier, packt mal lieber so ein, das ist dann besser wieder auszupacken?

[00:34:47] **Wendelin Ortner:** Auf jeden Fall, ja. Auf jeden Fall. Also da sieht man, wie umständlich manche und hantieren da nicht. Also da denke ich mir immer, was macht's denn hier da? Das geht ja viel einfacher und das zeige ich denen natürlich auch, wie man das vereinfachen kann und viele Fehlerquellen ausschließen kann.

[00:35:03] **Lucian Haas:** Und was ist so dein Trick dabei oder was ist deine Technik?

[00:35:08] **Wendelin Ortner:** Meine Technik ist eigentlich relativ einfach, weil die verwende ich auch natürlich jedes Mal beim Hike and Fly. Manchmal kommt man ja auch beim Hike and Fly auf einen Startplatz, an dem sehr windig ist, wo du ja gar nicht so einen Leichtschilder Zeit hast, den hinzulegen und es gar nicht schaffen würdest, einhängen. Also ich lasse das Gurtzeug immer am Schirm dran. Also das trenne ich nicht, da beschleunige ich es auch schon eingehängt. Ich falte den eigentlich ganz normal mit dieser Ziehharmonikatechnik auch, lege die Leinen aber nicht so in kurzen Schlaufen, sondern in ganz langen Schlaufen, legt man den auf den Startplatz, mit dem Schirm drauf, nicht von der Vorderkante bis zur Hinterkante, so groß aufgewickelt, falte den Schirm dann schön von der Hinterkante zur Vorderkante vorne, aber auch in der Größe des Rucksacks, wie es eben ist, lege das Gurtzeug genau drauf, merke mir das, wie ich das draufgelegt habe, ohne dass ich es verdrehe und somit kann ich eben bei windigen Verhältnissen einfach nur einen Reißverschluss vom Rucksack aufmachen, steige ins Gurtzeug rein und dann nehme ich erst den Schirm

auseinander.

[00:36:09] Meistens funktioniert das, vorher schon die Bremsgriffe in der Hand und dann ziehe ich einfach den Schirm ein bisschen auseinander, halte die Leinen dann hoch, dass ich die Gabelleinen sehe, dass da keine Knoten drin sind, also beim Hike & Fly, beim Dolomitenmann macht man das nichts, da spart man sich die Zeit und schaue dann die Gabelleinen oben schön an, passt und dann bin ich schon stark klar.

[00:36:28] **Lucian Haas:** Hast du es mal erlebt bei irgendeinem von diesen Starts beim Dolomitenmann, dass trotz dieser tollen Vorbereitung und sowas etwas völlig schief geht und du am Ende dann irgendwie eine Minute stehst und wieder Leinen auseinander zu füllen musst?

[00:36:40] **Wendelin Ortner:** Ja, ja, selber auch alles, selber alles blödsinnig gemacht. Deswegen kam ich ja dann auf die Idee, das zu üben. Das ist, wie ich eben vorher schon gesagt habe, beim Training ist es nicht nur wichtig so, dass es dreimal klappt, sondern du musst es auch so oft üben, dass du auch merkst, das klappt nicht. Und das kann dann genau beim Wettbewerb passieren, ist mir auch passiert. Da würdest du am liebsten in den Grund und Boden verschwinden, vor allem wenn du vorne eine gute Mannschaft hast und du liegst weit vorne in der Platzierung und dann verrinnen da die Sekunden, und du kommst nicht vom Fleck und bist beschäftigt mit Knoten lösen. Also schlimmer geht es fast nicht. Solche Szenen hat man immer wieder gesehen beim Dolomitenmann und kommen immer wieder vor und werden auch immer wieder vorkommen, dass man einfach anstatt Leinen Spaghetti satt am zweiten Startplatz und durcheinander.

[00:37:29] Also das Problem hat man vor allem eher am zweiten Startplatz, dann am ersten, wie gesagt, da ist eine mangelnde Vorbereitung eher, dass man nicht ordentlich einschlägt. Aber dass man ein Durcheinander hat, kann leichter vorkommen dann auf dem zweiten Startplatz, weil da ist ja die Laufstrecke dazwischen mit dem Schirm in der Hand und auch die Landung war, je nachdem wie der Schirm hinfällt beim Landen. Also Worst Case wäre natürlich, wenn der Schirm auf den Kopf fällt, nicht ein paar Leinen vorher, ein paar hinterher.

[00:37:57] **Lucian Haas:** Da muss man wirklich erst wieder neu sortieren, damit man weiß, dass das alles wieder

[00:38:02] **Wendelin Ortner:** korrekt ist.

[00:38:04] Ja,

[00:38:04] **Lucian Haas:** ja. Also

[00:38:04] **Wendelin Ortner:** das ist ja schon ein wesentliches Kriterium und das hat mich mindestens zwei Siege oder drei Siege gekostet, dass es am zweiten Startplatz nicht so funktioniert hat, wie ich es gerne gehabt hätte. Aber anderen geht es genauso, auch dem Weltbesten.

[00:38:22] **Lucian Haas:** Okay. Wendelin, lass uns mal ein bisschen im Thema springen und lass uns auch zeitlich mal sehr weit zurückspringen und zwar in deine Kindheit. Du hast gerade schon erzählt, du bist auf einem Bergbauernhof aufgewachsen. Wie ist denn da, wenn man auf so einem Bergbauernhof aufwächst, wie kommt man da auf den Wunsch, fliegen zu wollen?

[00:38:42] **Wendelin Ortner:** Ja, ich habe das schon ein paar Mal angesprochen, da mit dem Bergbauernhof, weil ich denke, das ist doch die Grundlage gewesen bei mir, dass ich überhaupt mit Fliegen angefangen habe. Deswegen fasziniert mich das immer. Meine Flugschüler kommen den Großteil aus dem Flachland. Also, dass die auf die Idee kommen, bei mir ist ja eigentlich selbstverständlich, da ist oben ein Berg und dann willst du runterfliegen schon in die Schule und nicht zu Fuß runtergehen. Und noch lieber wäre natürlich, nachdem ich unten in der Schule war, das war immer 300 Höhenmeter, da raufzugehen wieder, das Hochfliegen, also das hätte ich mir vor allem gewünscht.

[00:39:14] Und das Fliegen vor allem deshalb, weil der Weg damals nicht ausgebaut war, da kann man nur nicht mit einem Auto zum Haus, konnte man hinfahren, sondern das war wirklich nur ein Fußweg. Mit den Ochsenkarren ging es gerade noch, aber sonst war das kein richtiger Fahrweg. Und deswegen, schon allein deswegen das Fliegen und geprägt wurde ich aber wahrscheinlich auch unbewusst, denke ich, von den ganzen vielen Geschichten, die mir mein Vater immer erzählt hat, vor dem Einschlafen. Also er hat mir immer so wirklich sehr phantasiereiche Geschichten vom Fliegen erzählt, wie da so ein Adler gekommen ist und so ein Männlein hat er mitgenommen, Josele hat es geheißen und

mit dem ist er immer runde geflogen irgendwo der Adler und hat sich irgendwo wieder abgesetzt und wieder weiter gestartet, ja. Und an das kann ich mich erinnern und das wollte ich immer nicht.

[00:40:01] Und ich konnte auch immer, wenn ich träume und ich habe vom Fliegen geträumt und wenn ich mich sehr gut konzentriere, im Traum, dann kann ich fliegen. Also wenn die Konzentration nachlässt, dann ist es natürlich gefährlich, aber wenn ich mich gut konzentriere, kann ich richtig fliegen ohne irgendetwas, ohne ein Hilfsmittel. Und diesen Wunsch hatte ich immer, also ich wollte immer fliegen. Und als Kinder auch am Bauernhof, wir sind mit dem Regenschirm raus in den Heustadel und dann sind wir da ins Heu runter gehüpft. Das ging natürlich nur einmal mit dem Regenschirm, dann war er kaputt und es wurde nicht mit Freude aufgenommen. Aber, also diese ganze, der Wunsch, dass da zum Fliegen drin ist, ist ja bei vielen Menschen, aber bei mir denke ich auch noch ganz besonders, der Großvater, mein Großvater wollte auch schon fliegen, nicht nur mein Vater.

[00:40:50] Und da muss man wissen, mein Großvater, der ist geboren 1858, also das ist schon länger her, da kam ja dann die Zeit mit Otto Lilienthal und ich kann mir nur vorstellen, dass er vielleicht einmal einen Zeitungsartikel gesehen hat und mein Großvater hat dann selber versucht, sowas ähnliches zu bauen auch und abzuheben. Also der wollte auch da vom Bergbauernhof runterfliegen und ist wirklich unterm Haus losgerannt, ist da die Wiese runtergerannt und wahrscheinlich, zu meinem Glück, hat er nicht abgehoben. Weil man weiß ja, die damalige Zeit, wenn du geflogen bist, da war die Überlebenschance nicht sehr groß, aber er probiert hat das. Der Wunsch war da, auch schon von meinem Großvater zu fliegen. Hast du deinen Großvater noch gekannt? Ne, den habe ich nicht gekannt.

[00:41:35] Der ist schon von meiner Zeit gestorben gewesen.

[00:41:37] **Lucian Haas:** Aber seine Flugmaschine, wenn man es Maschine nennen will, die steht nicht noch

[00:41:42] **Wendelin Ortner:** irgendwo bei euch auf dem... Ich denke, das wurde wieder zu Brennholz gemacht alles. Wurde wieder verheizt, nachdem es nicht funktioniert hat.

[00:41:49] **Lucian Haas:** Das heißt, auf dem Bergbauernhof ging es alles ganz praktisch zu, was nicht mehr

[00:41:53] **Wendelin Ortner:** zu gebrauchen

[00:41:55] **Lucian Haas:** war, dann hat es wirklich eine Hitze im Winter dann noch gebracht. Würdest du denn sagen, ich meine, das ist jetzt bei dir so, du hast ja auch einige Geschwister. Ja. Fliegen die auch? Oder war dieser Wunsch zu fliegen, warst du derjenige, der das in dieser Familie quasi hochgehalten hat?

[00:42:14] **Wendelin Ortner:** Nein, das ist wirklich nur bei mir. Ein Bruder hat es nochmal versucht, aber ohne mein Wissen. Er hat heimlich meine Ausrüste genommen, was nicht so eine gute Idee war. Und dann hat er gedacht, da ist ein schöner Aufwind. Dann ist er wohl mal um die Höhe, er war senkrecht und wollte zum Glück wieder an der gleichen Stelle runter, aber das hat ihn dann doch ein bisschen erschreckt, dann hat er es lassen. Aber sonst, meine Geschwister selber, die haben keine Ambition, dass sie das selber machen möchten. Auch schon mitfliegen alle wollen nicht einmal. Also das nicht. Du fliegst Tandem, aber von denen ist noch nie einer mitgeflogen? Doch, sind schon mitgeflogen, aber nicht alle. Manche sagen, nein, partout nicht.

[00:42:54] **Lucian Haas:** Die haben jetzt aber ja auch dort oben in diesem Bergbauernhof gewohnt. Die mussten wahrscheinlich auch alle runter zur Schule. Die 300 Meter. Ja. Kannst du dir erklären, warum nur du derjenige geworden bist, der dann gesagt hat, ich will fliegen? Die

[00:43:10] **Wendelin Ortner:** Frage habe ich mir auch schon gestellt, warum das so ist. Dass es manche Menschen so infiziert, seit ich mich erinnern kann, ist das bei mir drin. Also das ist nicht irgendwie entstanden. Ich habe etwas bestimmtes gesehen. Ah, jetzt will ich auch fliegen. Ich habe ja, wie ich Gleitschirmfliegen angefangen habe, ich habe vorher noch keinen Gleitschirmflieger gesehen gehabt. Ich habe nur ein Foto gesehen. Ah, schau, da gibt es jetzt einen Fallschirm, da kannst du vom Berg runter fliegen und der Fallschirm ist schon offen, bevor du in der Luft bist. Was soll da noch passieren? Und das hat bei mir gereicht. Ich habe das gesehen, okay, das mache ich sofort. Das wollte ich immer machen. Und die Drachenflieger gab es wohl auch schon, die gab es vorher, aber das ging bei mir nicht, weil ich hatte noch keinen Führerschein und was machst du mit einem Fahrrad und einem Drachen auf die Berge rauf, ein bisschen schwierig. Also ich habe nur ein Foto gesehen dann eben von Gleitschirmfliegen.

[00:43:57] Dann habe ich gesagt, schau mal, das wollte ich immer schon machen. Wie oft, dass ich beim Bergsteigen davon geredet habe auch, jetzt wäre es einfach lässig, wenn du einen Fallschirm hättest, den könntest du auspacken und runterfliegen. Also das habe ich immer,

[00:44:13] da habe ich immer davon geredet und das wollte ich immer machen. Und warum es bei den anderen nicht so ist, die haben schon auch gesagt, runterfliegen, aber ich denke einfach, vielleicht sind die da Vorsicht oder irgendwie anders, dass da ein bisschen Hemd da mehr, aber ich wollte das auf jeden Preis machen. Also da hätte ich das letzte Hemd dafür ausgezogen, habe ich je gedacht. Also ich wollte das unbedingt machen,

[00:44:34] **Lucian Haas:** ja. Warst du gewissermaßen der Luftikus der Familie?

[00:44:38] **Wendelin Ortner:** Ja, bin ich wohl immer noch, ja, genau. Und ich habe ja so Träume, vielleicht bin ich auch, ich war auch ein sehr fantasievoller Mensch auch immer, das war bei mir auch in der Schule immer schwierig, ich bin oft abgewichen vom Unterricht, ich war nicht immer bei der Sache, weil ich irgendwo ganz anders war, oft mit den Gedanken und da ging es auch oft um Fliegen und sowas und das war so stark dieser Wunsch, dass dieser Traum in Erfüllung ging auch noch, also da bin ich so froh und so glücklich immer noch, ich weiß das also sehr zu schätzen heutzutage noch, dass ich fliegen kann und das ist für mich keine Selbstverständlichkeit, also das ist für mich schon fast etwas Heiliges und ich genieße das einfach, ich genieße es so sehr in der Luft zu sein, das ist so wie die ganzen Geschichten schon, die Kinderbücher, die Märchenbücher, die es gab von Aladin und so weiter mit dem fliegenden Zauberteppich und also wenn ich sage, schau jetzt steige ich in meine fliegende Hängematte ein und jetzt fliege ich mal da über die Berge herunter und schwebe da so dahin, also so fühlt sich das für mich an, also das ist für mich nicht Leistungsgedanke, sondern einfach nur,

[00:45:43] da hin zu schweben über die Landschaft.

[00:45:46] **Lucian Haas:** Nun hast du gesagt, du hast schon als Kind viel davon geträumt. Wie war das denn, als du dann wirklich zum ersten Mal mit dem Gleitschirm abgehoben hast? War das ein absolutes Hochgefühl oder entsprach das vielleicht gar nicht deiner Traumidee vom Fliegen, weil du da quasi kurz über Grashalm da noch mit diesen alten Tüten da nur so runtergeschossen bist und man es vielleicht aus heutiger Sicht gar nicht mehr Fliegen nennen würde?

[00:46:10] **Wendelin Ortner:** Im Nachhinein betrachtet spielt das gar keine Rolle, ob das nur ein kurzer oder lang geflogen ist, sondern ich kann mich sehr gut erinnern, mein erstes Abheben, im ersten Moment bin ich sogar erschrocken, weil das war gar nicht geplant. Da waren wir auf dem Übungssang und das war eigentlich nur am Anfang eine relativ flache Wiese, auf der man an den Schirm aufzieht und nur mal läuft, ohne abzuheben. Und ich läuft da los, das allererste Mal und dann fliege ich schon, weil die Situation war folgende, da gab es nicht so viele Gleitschirme, das war nur so ein Maxi,

[00:46:44] nachgebaute Fallschirme waren das, die musste ich mit einem Kollegen teilen, Kursteilnehmer teilen, der hat 110 Kilogramm gewogen und ich habe da so eben irgendwas 56 Kilogramm gewogen. Okay, gleich große Schirm und der Fluglehrer hat immer gerufen, laufen, laufen, okay. Wie ich das erste Mal dann dran kam, ziehe den Schirm auf und laufe halt, was ich kann. Und dann bin ich losgerannt und dann war ich in der Luft und da hat er jetzt aber nichts gesagt,

[00:47:14] und ich war schon ein paar Meter kurz abgehoben und der ganze erste Moment war dann eher etwas erschreckend, scheiße, was passiert jetzt?

[00:47:24] Und bin aber, das war ja nur gerade 4 Meter weit geflogen, bin dann schon wieder aufgesetzt und dann nichts, gleich wie hoch wieder und nochmal und nochmal und immer wieder und bin ich jedes Mal da losgerannt, dass ich das jedes Mal wieder geschafft habe, da ein paar Meter abzuheben. Die Sucht war noch stärker dann.

[00:47:43] **Lucian Haas:** Wenn du das dann vergleichst mit deinen anderen Leuten, die da auch an dem Kurs teilgenommen haben, würdest du sagen, dass du mit deinem großen Flugtraum und sowas vielleicht auch sogar irgendwie ein spezielles Talent dafür dann hattest?

[00:47:55] **Wendelin Ortner:** Ja, würde ich schon sagen, ja. Ich habe es auch gesehen bei den Kursteilnehmern, wenn man das jetzt im Nachhinein betrachtet, also ich habe dann, ich war ja sehr motiviert und ich hatte da so viel Freude dran und der große Vorteil bei mir war, das ist Talent auch, also das war der Vorteil, die der Abplätze, die waren damals, zur

damaligen Zeit sehr, sehr steil. Also da kann ich mich erinnern an den Übungshang, an den richtigen Übungshang, wo es eben dann geheißen hat, jetzt dürfen wir mal abheben, der war so steil, da ist der Schirm nicht liegen geblieben von alleine, der ist weggerutscht. Da mussten die anderen Kolleginnen und Kollegen vom Kurs, die mussten immer den Schirm festhalten, dass der nicht wegrutscht. Und ich, am Bauernhof aufgewachsen, in eher steilen Hängen, ich hatte da kein Problem zum Stehen und zum Loslaufen, und das war mein großer Vorteil, ich hatte da nicht Angst, weil ich da oben gestanden bin.

[00:48:44] Und die anderen, die haben sich ja kaum getraut aufzustehen, die haben sich an die Grasbüschel festgehalten, da sie nicht den Hang runter kollern, und dann sagt der Flugerlehrer, und jetzt lauf! Und das war vielleicht mein Talentevorsprung da, eindeutig am Übungshang. Und ich bin da nur rauf, weil am zweiten Tag war dann da der eine mit 110 Kilo immer dabei, dem hat schon irgendwas weh getan, und dann hatte ich den Schirm alleine für mich, und da bin ich mit dem praktisch mit dem eigenen Schirm dann immer rauf und runter gerannt, also ohne müde zu werden und ohne Hunger und ohne Durst zu bekommen, also ich konnte gar nicht aufhören, ja, wie so ein kleines Kind immer nochmal, nochmal, nochmal.

[00:49:22] Flugsüchtig. Bist du das

[00:49:23] **Lucian Haas:** heute auch noch?

[00:49:24] **Wendelin Ortner:** Ja, immer noch. Also für mich ist es ganz schlimm, wenn ich längere Zeit keinen Gleitschirm in der Hand habe, und es muss dann nicht ein großer Flug sein, aber es reichen schon ein paar Zentimeter abheben, nur so ein kleines Hüpfle, und wenn ich nur den Flugschülern am Übungshang erkläre und da einfach dann sage ich, ich zeige euch das mal vor, und dann nur ein paar Meter auch durch die Luft geflogen bin, dann passt's wieder. Ansonsten kann es schon sein, dass ich nicht so entspannt bin, ja.

[00:49:51] **Lucian Haas:** Du arbeitest heute als Fluglehrer, und wenn ich es richtig gesehen habe, gerade in diesem Jahr, das ist quasi dein Jubiläumsjahr, das ist das 25. wenn ich richtig gerechnet habe.

[00:50:01] **Wendelin Ortner:** Ja, als Fluglehrer, genau. Und als mein Flieger ja auch das 35.

[00:50:07] **Lucian Haas:** Super. Was

[00:50:08] **Wendelin Ortner:** fasziniert dich an diesem Job? Fluglehrer. Ich wollte nie Fluglehrer machen, das war auch, kann mich erinnern noch, bei der Aufnahme zum Fluglehrerkurs, kann ich mich erinnern, da wurde man auch gefragt, warum willst du Fluglehrer werden, dann war mein erster Satz, ich will ja gar nicht.

[00:50:23] **Lucian Haas:** Warum hast du es dann gemacht?

[00:50:25] **Wendelin Ortner:** Ja, genau, da kam auch die Frage, ja, weil ich ja schon gesehen habe, wie das zugeht, oder bei meinem Kurszugang, da war man, kann ich mich erinnern selber, wie mein Kurs, am ersten Tag am Montag war man zu acht, und dann drei Tage später war der Kurs damals eh schon vorbei, da war man nur noch die Hälfte, nicht weil sie nicht wollten, die konnten nicht mehr, die sind irgendwie unbedingt ausgeschieden. Ich dachte, so einen Job mache ich nicht,

[00:50:49] wenn du da hast ja nur Verletzte ständig, und ich will ja nicht haben, dass sich jemand wehtut, oder verletzt, ob man das wohl erträgt, aber dann war doch, habe nur einmal ausgeholfen in der Flugschule damals, in Siljan, und das hat so Spaß gemacht, und ich habe so gelacht, also ich habe wirklich, wir hatten so Spaß gehabt im Kurs, und gelacht, dass ich Bauchweh hatte, vor Lachen, also Muskelkater, und das hat mich dann doch entschlossen, dass ich einen Fluglehrer mache. Es war auch so, kann ich mich erinnern, wie ich da im Übungshang war, wie ich selber angefangen habe fliegen, habe ich auch sofort den anderen immer geholfen, da Schirme auflegen, und richten, und wie man sich einhängt, ihnen gezeigt, dass man das, also meistens auch auf die Startplätze immer, wenn noch jemand am Startplatz war, bin ich auch immer meistens da geblieben, und wenn einer Probleme hat, und gesehen habe, der kommt nicht weg, und dann habe ich dem wieder geholfen, und nochmal den Schirm hochgetragen, und nochmal hingelegt, also das ist von mir aus, von Haus aus drin, dass ich haben möchte, dass der andere auch fliegt, und nicht nur ich, einfach schauen wir, der kommt nicht weg, der braucht Hilfe, und dann einfach starten, also das kann ich nicht, und deswegen helfe ich dann meistens den anderen noch am Startplatz, und so war das für mich bis heute eigentlich immer noch so wie ein

bisschen aushelfen jemandem, dass er es halt auch machen kann, das Fliegen.

[00:52:05] **Lucian Haas:** Ein Herzblut Fluglehrer. Wie viele Flugschüler hast du in dieser Zeit denn ausgebildet, so schätzungsweise?

[00:52:12] **Wendelin Ortner:** Boah, also ich habe jetzt echt letztes Jahr habe ich mal versucht, grobe Statistik zu machen, die muss man eben auch nehmen an der Flugschule, und dann habe ich so durchgeschaut, und ich komme ungefähr hochgerechnet auf so 4000 ungefähr, also, 4000? 4000, ja. Also das ist echt schräg, ja. Also die sind natürlich nicht alle dabei geblieben, aber die irgendwie einen Kurs gemacht haben, sei es Schnupperkurs oder sonst was, also ungefähr so viele, ja. Da kann man sich erst denken, wie viele Starts und Landungen das noch sind, wenn die den Schein gemacht haben, also das ist schon sehr viel, ja.

[00:52:46] **Lucian Haas:** Ist das nicht genug du, dass du sagen kannst, ich habe Tausende, kann man ja jetzt schon sagen, mit einem Flugvirus vielleicht mitinfiziert? Und ihnen auch vielleicht meine Idee des Fliegens irgendwie vermittelt?

[00:52:57] **Wendelin Ortner:** Ja, das ist mir eigentlich gar nicht so bewusst, aber weil du es jetzt fragst, also so, ich habe noch gar nicht drüber nachgedacht, sondern weil ich immer schon auf dem nächsten Kurs immer vorausdenke wieder, was Neues wieder, und das ist ja jedes Mal wieder von vorne anfangen, aber so habe ich gar nicht gedacht, aber es, es ist schon, schon eigentlich ja, wenn man nachdenkt, hat man da sehr viel geleistet, ja. Also es ist ja sehr fordernde Arbeit auch, auch wenn es sehr schön sein kann, ist es doch auch sehr verantwortungsvolle Arbeit, und es ist schon, wenn man so nachdenkt, also schon, wow, riesig, ja.

[00:53:34] **Lucian Haas:** Gab es denn Situationen oder Phasen in deinem Fluglehrer-Dasein, wo du festgestellt hast, dein Job nimmt dir vielleicht sogar die eigene Lust am Fliegen?

[00:53:44] **Wendelin Ortner:** Na, die eigene Lust hat es nie genommen, auch wenn jetzt mal jemand sich wehgetan hat, zum Beispiel beim Kurs, dass sich jemand mal verletzt oder was, sondern es war für mich immer, wenn ich dann wieder fliegen gegangen bin, und dann war das wieder, wieder weg oder so irgendwas, und die Lust war voll da, aber, dass man mal nicht mehr Fluglehrer machen möchte, das natürlich, das gibt es immer Phasen, gibt es in jedem Beruf irgendwo, wo es irgendwann mal auch zum Hals raushängt, oder das zu viel ist, oder dass es etwas auch überfordern kann, das gibt es natürlich auch, die Momente, aber die sind zum Glück nur Momente, und werden immer wieder übertaucht von den freudigen Erlebnissen und so fort, und irgendwie habe ich auch die Fähigkeit, schlechte Erlebnisse irgendwie ganz schnell zu vergessen irgendwie, das finde ich voll faszinierend.

[00:54:33] Wenn oft einer fragt, so die schlimmsten Erlebnisse, muss ich echt da anfangen, oft nachdenken. Erst mit der Zeit würden da einige Ereignisse oft einfallen, und ich kann da relativ gut, ich glaube, das ist auch eine wichtige Eigenschaft, dass man auch vergessen kann, und sich einfach auf Sachen freut, dann immer wieder neu, und dann sieht, und das funktioniert, und läuft, und das positiv, und die Freude daran sieht, aber das wird auch, ich vermute es auch, dass es damit zusammenhängt, dass ich wirklich noch nie eine richtig schlimme Situation erlebt habe, wie das eben jemand abgestürzt wäre im Kurs, bei mir, dass er querschnittgelähmt wäre, oder gar tödlich vom Glück, also das denke ich, ich kenne das nur von Fluglehrerkolleginnen oder Kollegen, dass es oft die geben danach diesen Job eben auf, weil sie damit nicht fertig werden,

[00:55:20] und nach so einem Erlebnis, aber ich muss eben, zähle zu den Glücklichen, weil das kann man sich selber ja nicht aussuchen, man hat das ja nicht in den Händen, ob da jetzt was passiert, oder nicht, oft kannst du ja nur über Funk was ansagen, und wenn es überhaupt funktioniert, dann auch noch in der Situation, das Funk, die Kommunikation und alles, und da brauchst du auch einen Schutzengel dazu, und ich zähle da wirklich zu den Glücklichen, die da nie so eine schlimme Situation hatten, dass ich gesagt habe, jetzt würde ich diesen Job auf den Nagel hängen.

[00:55:48] **Lucian Haas:** Hat sich denn deine Herangehensweise an den Job über die Jahre verändert, vielleicht auch durch neue Techniken, was die Lehre betrifft, aber auch neue Techniken, was es halt an Material dann überhaupt gibt, dass sich da was so verändert, dass du sagst, da muss ich als Fluglehrer auch anders denken, oder anders herangehen?

[00:56:05] **Wendelin Ortner:** Ja ständig, ja ständig, und ich liebe das, also ich mag das immer, mich weiterbilden und so fortbilden, ich mag das, wenn ich wieder was sehe, ah, das geht jetzt anders, und so weiter, also ich lese auch immer faszinierende Artikel, oder deine Artikel auch immer, und ich mache das von Anfang an schon, ich war auch früher, kann ich mich erinnern, in Lienz mal beim Club dabei, und da haben wir eine Club-Zeitschrift gehabt, und da habe ich sogar mal einen Artikel geschrieben, so provokativ, mit der Überschrift, Weg mit dem Schein.

[00:56:36] Und zwar war das, wenn man dann den Inhalt gelesen hat, nicht gemeint, du sollst gar keine Ausbildung machen, sondern es hilft dir nichts, wenn du einmal vor 20 Jahren mal einen Schein gemacht hast, und das reicht, sondern du musst dich eh immer selber weiterbilden, es gibt sich immer wieder was Neues, und dass man sich da immer wieder fortbildet, und so weiter. Und vieles habe ich auch, muss ich auch sagen, vieles oft von Flugschülern gelernt, ich mache ja auch Fortbildungskurse, wo schon Fortgeschrittene kommen, wie zum Beispiel perfekt rückwärts starten, das habe ich nicht mir natürlich selber beigebracht, sondern das habe ich von Flugschülern gelernt, die ebenso aus Gegenden kamen, wie aus der Pfalz, oder irgendwo, Moselflieger oder sowas, die da echt heiße Startplätze haben, wo wir sagen würden, in die Berge spinnt sie oder so, was raus starten, da so eine Schneise, die das super können, und die haben mir gezeigt dann eigentlich, wie das richtig super geht, also von denen habe ich oft die Techniken angenommen, also das war nicht nur immer, dass der Lehrer den Schülern was beibringt, sondern es ist auch, es kommt ja dann umgekehrt auch, dass Schüler auch, jetzt nicht der blutige Anfänger, der keine Ahnung hat vom Gleitschirmfliegen, sondern, dass die da auch was beibringen, oder oft zeigen, schau, da geht es ja auch wo, oder schau, da hinten kann man ja auch aufdrehen, da bin ich noch gar nicht auf die Idee gekommen, und wieso funktioniert das, dass von Piloten die auswärts kommen, dass man da was abschauen kann,

[00:57:54] und ich mag das voll gerne, und finde es auch voll super, wenn man sich umgekehrt auch wieder bestätigt fühlt, so wie man es macht, macht man es richtig, und ja.

[00:58:04] **Lucian Haas:** Du hast vorhin schon gesagt, du hast viele Flugschüler, die aus dem Flachland kommen, oder ich sage mal in Führungszeichen Flachland, das kann ja Hügelland oder sonst was sein. Ja,

[00:58:12] **Wendelin Ortner:** ja, ja.

[00:58:13] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt wirklich so die unterschiedlichen Schüler und Flugschülerinnen dort hast, macht es da auch erkennbar, spürbar einen Unterschied? Kannst du bei einem Flugschüler erkennen, das ist ein typischer Flachlandmensch, wie der jetzt gerade bei so Anfängerkursen zu mir kommt, und das ist ein typischer Bergmensch, der, also kann man das sehen, kann man das spüren als Fluglehrer?

[00:58:35] **Wendelin Ortner:** Inzwischen schon weniger, aber die Anfänger war das klar, nicht die Steile der Übungshänge, die waren ja sehr steil, heutzutage sind Übungshänge eher flach, und nicht mehr so steil, also da waren schon die Unterschiede, wie man auf einem Berg zurechtkommt, aber das ist mehr so eben das Körperliche, aber sonst nicht die Begeisterung, ich finde das voll faszinierend, wie die Leute, die in die Berge kommen zu fliegen, die sind ja allein schon begeistert, wenn die nur die Landschaft sehen, die Berge sehen, das motiviert ja auch, und für viele ist das wow. Andere gibt es natürlich auch wieder, wo das abschreckend ist, so in ein Tal runterfliegen, Berge daneben, und ein Teil, also die das unheimlich finden, also das ist schon vielleicht der große Unterschied,

[00:59:22] Flachland und in die Berge aufgewachsen sind, weil für uns sind die Berge normal, und für jemanden, der nicht aus den Bergen kommt, ist das in erster Linie, denke ich mir, auch nicht nur freudebereitend, sondern auch respekt einflößend, so ein Berg da, was, wie, da soll ich jetzt runterfliegen? Aber die Luft ist dieselbe, da liegen ja keine Steine rum in der Luft.

[00:59:46] **Lucian Haas:** Du hast vorhin gesagt, an schlechte Sachen, die vergisst du immer ganz schnell. Was sind denn die positiven, tollen Sachen, wo du sagst, ich gehe mal davon aus, die vergisst du nicht so schnell. Also was ist dir da besonders in Erinnerung geblieben, wo du sagst, Momente, an die du dich besonders gerne zurückerinnerst?

[01:00:02] **Wendelin Ortner:** Ja, erstens ist mal bei mir zu Hause, wie ich da geflogen bin, und dann bin ich ja draufgekommen, dass man bei mir daheim auch starten kann, direkt beim Haus. Also das war dann mein zweiter Fallschirm, den ich besessen habe, der dann nicht mal ein Fallschirm war, sondern der konnte echt fliegen. Das war jetzt ein Gleitschirmprofil, und das Ding konnte fliegen. Und mir ist dann gelungen, bei meinem Elternhaus, direkt daneben

im Frühjahr, zu starten und Höhe zu machen, nicht aufzudrehen. Und hochzufliegen, zu Wolke, wo du als Kind immer geträumt hast, wie wäre das wohl da oben bei einer Wolke? Und dann hoch zur Wolke, dann eine Talquerung rüber zu einem Berg, oben über den Gipfel rüber, wieder retour und wieder bei der Haustür gelandet.

[01:00:46] Da hätte ich gesagt, so jetzt kann man mich erschlagen und ich kann sterben, ich bin der glücklichste Mensch der Welt gewesen. Das noch Schöneres kann man gar nicht erleben, also da war ich hin und weg. Also das war für mich schon sehr faszinierend, also das war schon so ein richtiges Highlight, weil ich das nie für möglich gehalten hätte, dass das mit so einem Stofffetzen geht, zu der damaligen Zeit. Und das ist es auch, was mich weiterhin unter anderem auch motiviert, ein weiterer Motivationsgrund ist, dass ich so gerne fliege noch, weil das immer noch weitergeht mit dieser Entwicklung. Also die Schirme, das macht so riesen Spaß mit der Ausrüstung. Ich liebe meine High-Can-Fly-Ausrüstung so dermaßen, dass ich gar nicht kann, die irgendwo rumstehen lassen, da muss ich mal fliegen gehen, weil genau das habe ich mir immer gewünscht damals, so eine schöne leichte Ausrüstung, die du da hochträgst auf dem Berg, die du gar nicht merkst auf dem Rücken und so einfach zum Starten und so einfach zum Landen und ja,

[01:01:46] du kannst die Hände in den Hosensack tun und runterfliegen und das Ding funktioniert und ich muss nicht ständig Angst haben, dass du irgendwo in einem Bachgraben landest oder in die Bäume hängst. Das gibt es inzwischen, also dass diese Ausrüstung, die es heutzutage gibt, also das ist für mich auch ein ganz wesentlicher Motivationsgrund und der mir volle taugt, weil ich eben diese ganze Entwicklung durchgemacht habe von den allerersten, wie gesagt, Fetzen, die irgendwo runtergeküpft sind, Matratzen, aber die Faszination des Fliegens war damals genauso. Ich kann mich auch erinnern, der erste Flug, wo ich mal 10 Minuten in der Luft war, da lachen die heutzutage, die Schüler, wenn du sagst, ich bin 10 Minuten geflogen, da hat man rumtelefoniert, damals nicht mit dem Handy, sondern wirklich noch mit dem Telefon, mit der Wählscheibe, mit dem Festnetz hat mir das jemand erzählt, ich bin 10 Minuten in der Luft gewesen, also so lang geflogen, also das war schon in den Anfängen eine Sensation, aber, wie gesagt, ein paar Sekunden war genauso sensationell für mich damals, aber dieser erste Flug, der bleibt noch in Erinnerung und direkt bei der Haustür weg, das ist die Gegend, wo du sonst nur zu Fuß immer unterwegs warst als Kind, die du sehr gut kennst, wie deine Westentasche und dann da drüber fliegen, am Berg hochfliegen, also wo ich vorher zu Fuß hochgegangen bin und dann fliegst du da über den Grat rauf, zum Gipfel rauf und

[01:03:07] das fliegerisch machen, also das war schon, ich habe das dann auch verwendet, am Bauernhof zum Schafesuchen auf den Gleitschirm oder sowas, also dass du da rumfliegst und als Kind war man ja als Hirte unterwegs auf der Alpen und jetzt kannst du das aus der Luft machen, das haben wir uns immer gewünscht, da müsste man jetzt gleich über den Hügel drüber sehen, in die Mulde hinten rein und dann drehst du auf mit dem Schirm, da ist ein Schaf, da ist noch eins, okay, passt, da sind sie alle und das geht in Minuten schneller und ohne Anstrengung. Das finde ich voll faszinierend, immer noch.

[01:03:39] **Lucian Haas:** Das waren deine super Erlebnisse von damals, was war, wenn du jetzt aktuell zurückguckst, was war der letzte große Wow-Moment beim Fliegen?

[01:03:48] **Wendelin Ortner:** Den hatte ich gestern zum Beispiel, gestern war es so ein schöner Tag, Sonntag, Wetterbericht war auch schon angesagt für den Sonntag, dass es gut passt für den Hike and Fly und weil ich gerade bei meiner Freundin in Salzburg bin, da sind wir zum Schafberg gegangen, ein wunderschöner Berg da und der ist oben angeschneit, oben das letzte Drittel von der Höhe her ist alles weiß gewesen in Schnee, unten der Wald noch so die Herbstfarben, das Laub noch, ein bisschen da und mit den schönen orangenbunten Farben und der Wald und der See unten und dann sind wir da rauf gegangen und das hat ausgeschaut, wie wenn du im Himalaya wärst. Es war auch die Temperatur ein bisschen frisch, der Wind und beim Hochgehen, da hast du gedacht, da gehst du so einen Berg in Tibet irgendwas rauf, da sind wir da hoch zum Gipfel und dann einfach nur den Flug runter über den Wolfgangsee und zum Landen, das war zu zweit auch noch und das war wow.

[01:04:41] Also das war mein letztes Wow-Erlebnis. Solche Wow-Erlebnisse habe ich zum Glück sehr viele oder vor ein paar Wochen waren wir in den Dolomiten auch und auch meine Freundin, die fliegt jetzt noch nicht so lange, die fliegt noch nicht mal ein Jahr und dann sind wir da gestartet am Kohlroddella, da waren viele Piloten da, da haben wir alle gesehen, dass da gutes Wetter ist, das ist sonst nicht meins, ans Startplatz zu gehen, wo so viele Piloten sind und da

habe ich gedacht, scheiße, da kommen immer mehr noch, jetzt müssen wir irgendwann starten mitten im Gedümbel drin, das ist nicht meins mit 100 anderen Piloten aufdrehen. Und dann haben die mal aufgedreht vorne und dann kam Rückenwind am Startplatz und da wir relativ gut starten können, sind wir bei Rückenwind raus und raus und dann waren wir Mutterseelen alleine, haben wir zu zweit aufgedreht, 0, nix, waren wir da oben deutlich über 3000 Meter, schnurstracks rüber zur Marmolada und dann, wow, das war echt so, so Hammer-Erlebnis, da waren keine Ahnung, 200, 300 Piloten da und wir haben nur zu zweit Mutterseelen alleine aufgedreht vor dem Startplatz und juhu, gleich schnurstracks rüber, und gleich mal die Königin abgeholt,

[01:05:47] auf die Marmolada-Spitze, also dann im Gardertal dann gelandet auch noch, also war auch ein Traum. Also ich hab sehr viele Highlights, ja, also auch in der Früh oft nur, wenn ich nur über den Hochnebel so runter fliegst, da sind so die Nebelfetzen noch da und drunter schwärmst und der Sonnenaufgang und wow, also das ist für mich wunderschön, ja.

[01:06:09] **Lucian Haas:** In einer E-Mail hast du mir geschrieben, ich liebe Wetterberichte. Ja. Warum?

[01:06:14] **Wendelin Ortner:** Ja, weil es früher die nicht so gab. Ich bin ja noch aufgewachsen, da war ja Computer war ja, hat's nicht gegeben, da konntest du nicht daheim hersitzen und in den Computer reingehen, also da gab's so einen Telefonbanddienst am Flughafen, wo du noch anrufen konntest, das war so automatische Ansage, der Wetterberichter sofort aus der Kontrolle und der galt als großräumig immer. Und irgendwann im Laufe der Zeit gab's plötzlich Wetterberichte, die können unterscheiden innerhalb von 15 Kilometer, dass das Wetter da an anders sein muss, dass das Wetter auf dem Flugberg anders sein kann wieder in einem, wo's nur 10 Kilometer entfernt ist und dann hab ich gedacht, wie geht das? Also das war für mich so ein Highlight und so ein Erlebnis, also ich liebe sowas, also ich liebe, weil das hat man sich immer gewünscht, Wetterberichte, die etwas detaillierter sind, die für uns Gleitschirmflieger passen, was hilft mir immer, dieser großräumige ist schon, weil die Wetter war Lage in der Vorhersage sehr oft dieselbe, großräumig und dann gibt's aber wieder Tage, da kannst du fliegen und da kannst du nicht fliegen, überhaupt nicht und in diesen kleinräumigen Wetterberichten, diese detaillierten, da kannst du das jetzt im Wetterbericht rauslesen, da brauchst nicht mal selber da richtig schlau sein und irgendwie vermuten, so wie's früher üblich war, gehen wir halt mal schauen, das Wetter wird am Startplatz gemacht, vielleicht geht's oder vielleicht geht's nicht und heutzutage ist das, meistens haben diese Wetterberichte auch recht, wenn man grad den aktuellen hat und ich liebe das, also für mich sind das, ist das alles, wow, Technik, die ich sehr gerne liebe, also die mag ich, oder am Startplatz oben stehen und zu wissen, wie der Wind unten am Landeplatz geht, das war ja immer die

[01:07:56] Talwindssysteme in den Bergen, also das gab's früher nicht, das haben wir uns immer gewünscht, über Jahrzehnte früher immer, dass so was möglich wäre und heutzutage kannst drauf zurückgreifen, kannst sogar an der Luft nachschauen, wie der Wind irgendwo ist und deswegen mag ich das so, also das ist, weil Wetter ist ja grad einer der wichtigsten Faktoren, wenn man fliegen geht und vor allem, wenn man am Leben bleiben will und es gibt jetzt viel mehr Möglichkeiten, dass ich zum Fliegen komme, also dass ich auf einen Berg gehe und wieder runtergehen muss, das kommt sehr selten vorher.

[01:08:26] **Lucian Haas:** Wie häufig kommt's denn dann trotzdem noch vor, dass du, weil du in den Bergen aufgewachsen bist und vielleicht auch darüber ein anderes Bauchgefühl hast für Wetterentwicklung und so was, dass du Sachen erkennst, die diese Wetterberichte nicht erkennen oder noch nicht modellieren?

[01:08:42] **Wendelin Ortner:** Das kommt schon auch vor, das ist einfach, die jahrelange Erfahrung auch, als Pilot schaut man doch täglich in den Himmel und dann siehst du schon mit einem Blick oft in der Früh schon, wenn du den Vorhang wegmachst vom Schlafzimmer, beim Fenster rausschaut, ach schau da vorne die Riebelstaud, die wackelt so oder so und der Himmel schaut so, die Wolke schaut so aus, der Wetterbericht hat eigentlich so gemeldet, aber wenn die Wolke so ausschaut, die zieht doch ein bisschen schnell und da kann man das oft mit einem Blick schon, viele würden sagen, das ist Bauchgefühl, Unterbewusstsein, aber das ist einfach jahrelange Erfahrung und das siehst du oft mit einem Blick, obwohl, wie gesagt, oft manchmal der Wetterbericht dasselbe sagt, das passt jetzt oder das passt nicht.

[01:09:27] **Lucian Haas:** Gut Wendelin, danke dir für deine sehr interessanten Erzählungen aus 35 Jahren Fliegerei, 35 Jahre Dolomitenmann, 25 Jahre Gleitschirmlehrer, da ist ja doch sehr, sehr viel an zwei Geschichten zusammengekommen und wir haben an der Stelle wahrscheinlich nur ein bisschen an der Oberfläche geratzt von dem,

was du sonst noch an kleinen Details und kleinen Erlebnissen alles erzählen könntest. Danke dir dafür. Bitte, gerne. Und ich wünsche dir, dass, ich weiß nicht, wie lange du noch dabei bleibst, dass aber auch noch in deiner weiteren Fluglehrerzeit du es immer noch sagen kannst, dass du alle im Grunde wieder heilend nach unten bringst, sodass du deinen Spaß an der Fliegerei da auf jeden Fall nicht da durch irgendwelche blöden Erlebnisse verlierst.

[01:10:11] **Wendelin Ortner:** Das freut mich ja, das würde ich mir auch wünschen, ja genau. Ich kann mir zur Zeit kann mir nicht vorstellen, dass ich mit dem Fliegen aufhöre. Ich sage immer, ich will ja mit 90 Jahren auch noch fliegen und das ist Hauptziel. Es ist nicht ein Ziel, einen Wettbewerb zu gewinnen oder dass man da gut ist, sondern dass man gesund bleibt beim Fliegen und Freude daran hat.

[01:10:30] **Lucian Haas:** Mit 90, das ist gut. Wir können uns ja mal verabreden, wir müssen ja nicht bis 90 gehen, aber wenn du vielleicht 80 bist, dann machen wir den nächsten Podcast. Ja, aber oben auf einem Berg mit Hike and Fly passt. Das auf jeden Fall und dann reden wir über das Hike and Fly Fliegen im Alter. Und ich such den Berg aus. Hervorragend.

[01:10:56] Podz-Glitz ist der Podcast des Gleitschirmblogs Lu-Glitz. Ich bin der Produzent beider Angebote. Mein Name ist Lucian Haas. Lu-Glitz steht im Netz unter www.Lu-Glitz.blogspot.com Lu-Glitz schreibt sich l u minus g l i d z. Auf Lu-Glitz findest du auch die Shownotes zu dieser Podcastfolge samt einiger weiterführender Links. Wenn du schon ein Förderer von Podz-Glitz und Lu-Glitz bist, danke. Wenn nicht, dann bitte unterstütze mich doch dabei, der Gleitschirmszene weiter dienlich zu sein. Als freier Journalist investiere ich viel Zeit hier hinein und die will irgendwie finanziert sein. Zumal das kein Hobbyprojekt ist, sondern Teil meiner Arbeit, von der ich lebe.

[01:11:42] Als Förderer von Podz-Glitz und Lu-Glitz musst du dich zu nichts verpflichten. Es gilt nur diese einfache Regel. Du darfst geben, wann, so oft und so viel du willst. Das kann ein einmaliger oder auch wiederkehrender Förderbeitrag sein. Du entscheidest.

[01:11:59] Versorgungen sind ganz einfach bei PayPal oder Banküberweisung möglich. Alle nötigen Daten findest du auf meinem Blog Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[01:12:09] Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

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

Show notes

The Dolomitenmann has existed for 35 years. Wendelin Ortner has participated in every race with the paraglider.

The Dolomitenmann is probably the oldest and most traditional competition in which paragliding is also flown. Many see it as the cradle of Hike-and-Fly races, above all the Redbull X-Alps. And as legendary as the Dolomitenmann itself are some of the participants.

Wendelin Ortner participated in the very first Dolomitenmann in 1988 and has not missed any of the races held annually around Lienz since then. Six times he even won the paragliding category. He landed in the Top 5 nineteen times. Most recently, he started there for the Redbull Legenden Team.

Someone who has been involved for so long can tell quite a bit. And that is what the 57-year-old does in this 97th episode of Podz-Glitz. Not only about the Dolomitenmann, but also how paragliding has developed over a period of now 35 years.

Wendelin himself was the first paraglider in his home region. He spent his childhood on a mountain farm high above the Drautal. Even back then, he dreamed of simply flying down to school and preferably flying back up home at noon.

That the very thing became possible for him years later still makes him experience flying and especially Hike and Fly like a dream even today.

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

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

Music for this episode:

Track: Dove Love | Artist: Quincas Moreira

Link: <https://www.youtube.com/watch?v=tQztYu-0ZPM>

No Copyright Music

Links:

- Red Bull Dolomitenmann: <https://www.redbulldolomitenmann.com/>
- Bluesky: <https://www.bluesky.at/>

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2022/12/podz-glitz-97-der-dolomitenmann.html>

Transcript

[00:00:10] **Wendelin Ortner:** Running down a mountain, I've loved that since I was a kid. I grew up up in the mountains, and I had to run down to school, and I ran so fast that it always felt like flying. So when a ledge came up, I'd take a step forward and really jump down over the edge, and that's why I've been able to do that since I was little and I love it, running down a mountain really fast.

[00:00:45] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast.

[00:00:49] **Wendelin Ortner:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Today with Wendelin Ortner. And I am Lucian Haas.

[00:01:02] The Dolomitenmann is probably the oldest and most traditional competition that also includes paragliding. Many see it as the cradle of hike-and-fly races, above all the Red Bull X-Alps. And some of the participants are just as legendary as the Dolomitenmann itself.

[00:01:23] Wendelin Ortner participated in the very first Dolomitenmann in 1988 and hasn't missed a single competition since. He has skipped the annual races held around Lienz. He even won the paraglider category six times. He landed in the top 5 nineteen times. Most recently, he started for the Red Bull Legend team.

[00:01:46] Someone who has been around this long can tell you a lot. And that's what the 57-year-old does in this 97th episode of Podz-Glidz. Not just about the Dolomitenmann, but also how paragliding has evolved over a period of now 35 years.

[00:02:04] Wendelin himself was the first paraglider in his hometown. He spent his childhood on a mountain farm high above the Drauthal. Even back then, he dreamed of simply flying down to school and then, preferably, back up home at noon. The fact that something exactly like that actually became possible for him years later still makes flying—and especially hike-and-fly—feel like a dream to him even today. If

[00:02:35] If you enjoy the podcast, please consider supporting my work as a patron. You can find out how it's possible to do so easily and without any obligation on the Lu-Glidz blog website, specifically on the "Fördern" page.

[00:02:54] Wendelin, how does it feel to be a veteran?

[00:02:59] **Wendelin Ortner:** Yeah, it's really funny, because the kids thought it was really nice. Like, when they read the word for the first time in a newspaper, they had a lot of fun with it, and that's why it feels good.

[00:03:08] **Lucian Haas:** And why are you a veteran?

[00:03:13] **Wendelin Ortner:** I've been flying for quite a long time. There are many locals near my home who saw the very first paraglider they ever saw, and that was me. And they still remember it today. It was also the case that a year after I started flying, I participated in the Dolomitenmann every year. That was the first time for the Dolomitenmann. And I always take part in this competition, I'm always there.

[00:03:43] The newspapers report on it, otherwise you wouldn't become known as a paraglider pilot. And they think that it's apparently something extraordinary, that you've been doing this for so long. For me personally, time has passed faster than expected. I don't think it's that extraordinary at all, because for me, flying still feels like it did in the first minute when I started, it's still the same joy. And I'm actually happy that I can still be part of it. That's why, for myself, I'm of course not some old-timer, but it's new every single time. And I'm happy that I can still just do it and fly, and the joy...

[00:04:24] **Lucian Haas:** is unbroken. This first Dolomitenmann was in 1988. Now we're in 2022. In between, I think—if I counted correctly or read it right—there have been 35 Dolomitenmanns in total. I believe one was canceled once because of Corona or something.

[00:04:42] **Wendelin Ortner:** No, Corona never caused a cancellation. Fascinatingly, the Dolomitenmann always took place. Even during the Corona period, we were really lucky. Had it happened just a week later, it would have been cancelled. And that happened every time. It was only because of the weather that they couldn't fly three times. But the competition itself always took place. And that alone says a lot about the Dolomitenmann. Out of 35 times it took place, they could only not do it three times. Where else in the world is that the case? I don't know a single one.

[00:05:15] **Lucian Haas:** 35 times, or minus three, at least then you flew with them 32 times. Can you actually still remember every single competition, or do the memories blur together when you're actually starting there every year?

[00:05:29] **Wendelin Ortner:** The memories naturally blur a bit over time. But as soon as someone brings up a specific situation, it becomes completely vivid again. It resurfaces. And there are so many memories that pop up in your head again. You can remember certain things as if they happened just yesterday. Others, of course, are like, "Oh, that

happened too," just like with everything. But it has been a long time. And yet, I find it feels like it was only last week, almost sometimes, for the first time. I find it very fascinating that you can remember certain things. That you can remember certain things so well because they were, I suspect, just so intense in the way you experienced them.

[00:06:16] And that's why it sticks with you.

[00:06:21] **Lucian Haas:** Maybe not every listener knows exactly what the Dolomitenmann actually is, how it's structured, or what kind of competition it is. Can you briefly describe what it's about and what's special about this Dolomitenmann?

[00:06:34] **Wendelin Ortner:** Dolomitenmann was invented at a time when mountain biking was emerging, although back then they weren't real mountain bikes like they are today. Paragliding had emerged as well. It was still a very young sport back then, only slowly becoming known. A well-known skier, Werner Grissmann, had the idea to create a competition where these disciplines would appear together in one event. A team competition, so to speak. And he added a mountain runner and a kayaker to it. So, the competition takes place like this: first, the mountain runners start, they do a mass start,

[00:07:23] they run up the mountain, and at the top, the paragliders are waiting; they get tagged, like in a relay race, just by a handshake, and then it's the paraglider's turn. But the special thing about the Dolomitenmann is that the paraglider doesn't just fly—like, he doesn't just take off and fly thermals and navigate gates, that's not the case; instead, the paraglider first has to walk to the launch site. And that's also timed; the launch itself is all counted. You have to be fast at the launch, and then you fly a specific route, which is in the glide angle range—that's about seven kilometers, a valley crossing; as fast as possible you land again, you have to walk again, you walk up a bit more; in total, we have about 300 meters of elevation to walk, even as a paraglider with the equipment.

[00:08:17] They just carry it up the slope, as the paragliders know it from the practice slope, which many didn't find very popular—hiking uphill with the glider in your hand. And then after the second flight, we hand over to the next team member, the cyclist, also with a handshake; the cyclist rides up the mountain, rides back down, and then hands over to the kayaker. And the kayaker, as the last person, then comes back into the city of Lienz, the goal is at the main square, and whichever kayaker reaches the goal first, that team has won.

[00:08:56] **Lucian Haas:** For the paraglider, which is actually more important—the running qualities, because you first have to run to the launch site and then have to climb up to the second launch site in between—or are the flying qualities really the deciding factor?

[00:09:11] **Wendelin Ortner:** Yes, both are crucial; it's like in winter sports, in the Nordic combined where cross-country skiing and ski jumping are combined. It doesn't help if you can cross-country ski great but can't ski jump, and it's the same with the Dolomitenmann. So you have to be good in both disciplines. It is flown with very small gliders, so they have to be paragliders, they aren't speedgliders that are allowed, and it's flown very fast, which isn't exactly harmless, because a paraglider simply isn't built for high-speed flight, so you need a fair amount of flying experience. And as far back as I can remember, I've never seen anyone win who wasn't really very good at paragliding but at the same time also in great physical shape.

[00:10:02] So you have to be very good in both disciplines.

[00:10:05] **Lucian Haas:** Is this route that you paragliders have to cover today still the same as it was 35 years ago?

[00:10:11] **Wendelin Ortner:** The route has changed several times; it's different. For the first Dolomitenmann, it was a completely different route because the gliders had changed, the performance of the paragliders had changed, and the glide angles had changed enormously. So the route was changed multiple times. In recent years, it has more or less stayed the same, but in earlier years—at least six, seven, eight, nine, ten different launch sites, what we had at the Dolomitenmann, yeah.

[00:10:40] **Lucian Haas:** And they were always adjusted to, okay, the performance has improved, they glide better now, so we have to give them more distance so they can actually glide down, or what was the decision that the starting places were also changed? The

[00:10:53] **Wendelin Ortner:** The starting locations were also changed, but it also had to be exciting and attractive, and in the past, people wanted to offer something new again, more progression. And eventually, of course, the height of the mountains is the limit; you can't increase it any further. So, because of that, it stayed the same at some point. They said, "This is a good route, it's really well-suited," and from the organizers' perspective, it's also easier if you do it the same way year after year. But we've been to many, many places, always searching—especially at the beginning of Dolomitenmann, looking for something new—and now it's become established; it fits very well so far.

[00:11:38] **Lucian Haas:** More than 30 years ago, paragliders were basically half-parachutes, hard to launch and all that. How chaotic did it actually get back then? I

[00:11:49] **Wendelin Ortner:** I can still remember, in my first Dolomitenmann, I had a glider that had a beautiful name, Superspeed, although that was less about horizontal speed and more about top-to-bottom, so how fast it hit the ground. So the word Superspeed fit perfectly, and it was a glider 3, and you were allowed to fly as far as you could. It wasn't that you had to pass a specific point, you had to reach a second launch site at a certain point, but that was flyable-impossible to reach, and then you just flew a route along the slope and you really landed somewhere between the trees, where it just somehow worked, because you hadn't taken the meadow beforehand, even if you had a few meters of altitude. It's similar to X-Alps, it's not squeezed out until the last meter, and that was already very exciting; a lot of people ended up hanging somewhere in the trees or on a lift cable or something, yeah.

[00:12:49] **Lucian Haas:** And if you look back at those years, from when would you say you could really start talking about flying with these paragliders?

[00:13:00] **Wendelin Ortner:** Ah, that happened relatively quickly. For those who still remember, there was quickly a Triller, which had very good performance and were also exciting gliders. They were completely closed at the front at the leading edge, with only a few slots right in the middle, and they would often fold over during a collapse like an air mattress and then stay that way. So there was already a leap in performance, it happened very quickly, even though the gliders weren't even certified back then and it wasn't mandatory to have a reserve parachute. So the performance development was already moving forward. I personally never flew a Triller like that because I always had a bit of respect for it and was afraid; I preferred, ah, I'll live a bit longer and for that I'm a bit slower, it doesn't matter, and so I focused a bit more on the hiking and said, it doesn't matter if I lose a minute or two while flying somewhere, I'll just walk faster. But these gliders, the development went upwards rapidly at the beginning, they just had less to do with today's safety standards.

[00:14:10] So those were, and the weight was just heavier; they were difficult to carry and very awkward to lug around. So, the most progress happened only in recent years, but in the beginning, it was... well, the desire was always there. I can even remember talking to manufacturers, saying, please build a glider for the Dolomites, for hike and fly—gliders that are easy to launch, that still fly reasonably well, so that they aren't so voluminous, aren't so heavy in terms of weight. But you couldn't get any traction; you mostly just got the answer that paragliders go up by car or by lift, but they don't go on foot, and the equipment actually just kept getting heavier in the beginning.

[00:14:59] My very first gear wasn't heavy; it only weighed seven kilograms, but over time the equipment kept getting heavier. I can still remember how the first pilots showed up with gear weighing 12, 13 kilograms, and they'd say, "Are you crazy? What are you hauling up the mountain?" And then it got even heavier, up to 20 kilograms and so on. The real turning point came with the X-Alps gear. That was, wow, a highlight for all the hike and fly people, really—the birth of today's modern hike and fly with lightweight equipment was X-Alps. And X-Alps, in turn, came because of the Dolomitenmann. X-Alps itself was born at the Dolomitenmann; Hannes Aach, the mastermind behind X-Alps, was regularly at the Dolomitenmann too, and that's where in Lienz, during the Dolomitenmann, the idea for X-Alps was born.

[00:15:56] **Lucian Haas:** Since you're saying this development started relatively light, got heavier, and then became lighter again—did that same development happen with the Dolomitenmann itself? I mean, did the gear people had to carry for the Dolomitenmann also get heavier for a while before it became significantly lighter again with X-Alps and so on?

[00:16:17] **Wendelin Ortner:** Yes, for many pilots already, but not for me personally. I kept my first glider; I've always used my first light one. Back then, it was actually a light glider, and I've competed with it for years—not in pink or neon yellow, but with a really chic design for that time that still turns heads years later. But for years, that was actually the best glider, my very first one, and the gliders changed over time because that was the lightest one, yeah, exactly.

[00:16:52] **Lucian Haas:** But you don't fly with that anymore today, or you just don't use it for show flying, you probably don't fly with it to actually get on the front podiums, then you can basically compete with the old gear again.

[00:17:04] **Wendelin Ortner:** Yes, exactly, that's the great thing, even the harnesses have become lighter. It's incredible, nowadays a harness with a protector and all the bells and whistles weighs 500 grams; the ones from 1987 can't compete with that anymore. So, today's harnesses have become lighter, which is great, you don't even notice them when you put them on.

[00:17:30] **Lucian Haas:** You've won the Dolomitenmann several times, at least the paraglider part, and probably partly with your respective team members, the whole team competition as well. How often did you win the paraglider part?

[00:17:45] **Wendelin Ortner:** I won the flying part five times, yes, the individual discipline, and it's a huge incentive to win that at the Dolomitenmann because the runner-up isn't even mentioned in the individual discipline; at the awards ceremony, really only the winner is mentioned, and the others, well, they just participated too,

[00:18:05] And the team ranking is counted down to fifth place; in the early years, it was only up to third, and now there are even two categories, professional and amateur. That's why it was already my goal—I can remember when I participated for the second time, the first time I did quite well, and the second time too, I was actually moving pretty fast, made some mistakes, and then there's always that mental math: look, if I hadn't done this and that, then I would have... oh man, I might have even won. And then you start getting, like, sort of motivated, but the main reason I wanted to do well at the Dolomitenmann was simply that I was interested in the trophies for the individual disciplines. There are beautiful ones,

[00:18:52] artistic trophies, namely by an artist who is also originally from Silja, Joss Birkner, who became world-famous through Red Bull because he made those bronze sculptures at Red Bull's headquarters in Fuschel am See—those giant 12 bulls charging out of the water—and he also created the Dolomitenmann trophies. I was actually there by chance before the first Dolomitenmann; I went into his workshop and saw how he makes them because his neighbor at the time was our kayaker, and he said, "Now we have to go over to our neighbor's place, let's take a look into the workshop to see what he's doing there, he's making the trophies for the Dolomitenmann." And they weren't like the usual tin cans, those lead crystals, those tin-plated trophies or something like that, but really beautiful works of art that fascinated me greatly. And seeing how he cast and shaped them, I thought, I absolutely have to have one of those, and that was my goal then, that I focused specifically on this Dolomitenmann. I'm not really a big competition pilot otherwise, I prefer flying around the area and just enjoying it, but that really motivated me—I mean, I want to have a trophy like that.

[00:20:17] **Lucian Haas:** Now you have five of them, at least for the paragliding. I have all...

[00:20:19] **Wendelin Ortner:** six at home—oh, I forgot, I said five times, that's right, that's not important—I have them all at home and I have all the different ones at home; I have a ski jumper, a paraglider, a kayaker, and a mountain biker, because we swapped with each other, with participants who had won the individual ranking several times, and they said it doesn't make sense for me to have four paragliders at home when there are four disciplines, so we developed a sort of swap meet among ourselves and swapped the trophies there, and now I have four different ones at home. The other two, I sponsored for social purposes.

[00:21:04] **Lucian Haas:** When was the last time you won, in what year? I think,

[00:21:09] **Wendelin Ortner:** if I remember correctly, 2006.

[00:21:11] **Lucian Haas:** That is...

[00:21:12] **Wendelin Ortner:** not at all yet

[00:21:12] **Lucian Haas:** It's been that long, depending on how you calculate it. Yeah, exactly, at 35 years old. What's it actually like regarding the performance level? Well, in paragliding, they often say that you can still fly relatively sportily even into a relatively high age. There are also examples where people well into their 50s have still won PWC competitions and things like that. What's it like with this Dolomitenmann?

[00:21:37] **Wendelin Ortner:** Well, because it involves running, and it's steep uphill, and the sections are—I mean, for short bursts, you have to run very fast—it's naturally harder with age to keep up with the young people. Due to the physical difference. But that's one thing; otherwise, in terms of flying itself, I feel like you don't get worse. If I think back specifically to this year, the route was pretty much the same as in previous years, and I actually did my fastest time ever since I started doing the Dolomitenmann. And thanks to the light and fast equipment—as fast as it is today, I haven't been beaten on time this year.

[00:22:23] **Lucian Haas:** What place did you get in that one?

[00:22:26] **Wendelin Ortner:** Year? I think 22. Out of how many starters is that? From the starters, it's always limited to 120, and now I don't even know how many were involved this year. It's just 120 teams, it's limited to 120 glider handlers.

[00:22:41] **Lucian Haas:** But then you're seen as a senior and a veteran who's still doing great.

[00:22:47] **Wendelin Ortner:** Yeah, that makes me really happy. I really like it and it's fun, it's a blast. And for the last few years, I'm no longer involved in the whole thing where every second counts for the win; it's always been a wish of mine, even back then, that I wanted to participate and just enjoy the whole thing, not having to go out the night before either. You don't have to train for it every day and it doesn't matter at all whether you're a few minutes faster or slower, that doesn't play a role, it's just about enjoying the atmosphere, being there—that's what I love so much, that's why I still love doing it so much, because I can really enjoy it, even though it's of course very exhausting at times, but even when it's exhausting, there's a certain pleasure in it once it's over.

[00:23:35] **Lucian Haas:** You just mentioned training, even though you said you don't have to train every day or anything like that. How do you actually train for the Dolomitenmann?

[00:23:43] **Wendelin Ortner:** You train for the Dolomitenmann primarily in how to start as quickly as possible, which isn't the case for the other competitions. For example, people say—and I'm a flight instructor too—take your time at the launch site, don't rush, stay focused, and organize the lines nicely. For the Dolomitenmann, that rule is pretty much thrown out the window, so it's about time, and of course, you have to practice that. Just like a firefighter practices how to connect the hoses as quickly as possible, a paraglider pilot also practices starting as quickly as possible. That is definitely training you have to do, not just, "okay, I've shown how it's done once," but you really have to practice it very often because during the competition itself, a certain amount of nervousness usually kicks in, and you get excited.

[00:24:33] ...and so that it happens automatically. Above all, you should have practiced it so often that you made some mistakes during training, rather than just thinking, "Look, it works anyway, I did it three times." It's really something—I practiced it while I was still ambitious about winning; I even went out to the practice slope at night and practiced with a torch in the dark so that the movements were so well-rehearsed that I could do them by heart. Then it was very easy; when the sun was out, it went very smoothly during the day.

[00:25:07] **Lucian Haas:** Did you fly at night then too?

[00:25:09] **Wendelin Ortner:** Well, you can't say that now, of course I've flown a bit at night, but in Grashalmöhe and,

[00:25:17] the hay was standing high. Yes, exactly, it was on private property, which is the nice thing—I grew up on my parents' farm where the practice field is right in front of the front door, so I could also quickly head out to the field after the daily chores to practice. But another type of training is, of course, the starting; you practice that, and it's not just starting, but you also have to land quickly. You don't need to, if you're flying in, I don't know, the World Cup, you don't need to be able to land quickly, you fly over the finish line and that's it, the boy reaches it, but also being able to land somewhere as quickly as possible and without excessive curves, so that it fits well, and training the glide angle. How much gas can I give in the air? Because if you press the foot speed bar too much, it's possible that you sink too much and

thus fall short and don't reach the goal at all, and have to cover the rest of the distance running, which takes much longer than flying, and vice versa.

[00:26:19] If you fly with too little speed bar, you end up coming in high, which costs time again with the altitude loss. So that's what you can train from a flying perspective, and alongside that, of course, the fitness, the running—and for that, I specifically started participating in running competitions. I was totally disappointed when I did my first running competition; it was like a mountain run and I thought, I'm good, but then I do this run and, yeah, shit, they aren't getting slower. I thought they'd slow down, why are they running away so fast? They can't possibly make it all the way up the mountain. And then it was like, it went up a forest path and at the first bend they were still fast and I was finished, and then I was way at the back, like third to last or something, and then I get to the finish line at the top, exhausted and almost last. I really thought before that I was a good mountain hiker, but they... the nice thing was, at the finish at the top, they all congratulated me anyway and were friendly and said, great that you took part, and that's really good for the first time. And that motivated me so much that they gave me dates for the next running competition right away, and so I...

[00:27:33] I got into the running scene a bit, and of course, I got much better because it's completely different from just hiking or running briskly up a mountain. It's totally different, and I was able to improve there, and I even managed to win a Dolomitenmann for the first time. Have you ever won a running competition like that? Yeah, but in my age group and smaller ones, not at the district level, but not anything huge, though I've stood on the podium quite a few times, yeah.

[00:28:05] **Lucian Haas:** In the Dolomitenmann, if I saw it correctly, in paragliding—at least in the recent ones—based on the route, the mountain runners arrive at the top, and as paragliders, you don't have to run up the mountain at all; instead, you have to run down a good stretch of the mountain first, and also relatively quickly over rocks and stones, I'd say.

[00:28:24] **Wendelin Ortner:** Yeah, that was back in my younger years, when I was 20 or 30, that was my favorite discipline—running down a mountain. Even as a kid, I loved that. I grew up up in the mountains, I had to run down to school, and I ran so fast it always felt like flying. So if an edge came up, I'd do this leap forward and really jump over the edge, and I've been able to do that since I was little. I love running down a mountain really fast. I can even remember stories where sometimes the hut owner would come out in front of the hut, looking horrified, and ask what had happened. He thought someone was coming down fast to get help because I'd just dash down the mountain so fast and with such high speed—even on foot.

[00:29:11] So, it's kind of like flying for me too, as they say.

[00:29:14] **Lucian Haas:** A friend of mine told me—I told him I was doing an interview with you here—and he said, yeah, he saw you once up at the launch site, and one of your students' helmets rolled down the launch site, and then you sprinted after it, overtook the helmet, and caught it again, and he said he'd never seen anyone run down a mountain that fast.

[00:29:36] **Wendelin Ortner:** Yeah, I can do that very well, and it's happened often that someone didn't have a glider with them anymore; they thought at the launch site that they couldn't fly anymore, so I lent him my gear and then he said, you fly down with my gear, I'm already walking down. Then I helped him up there at the launch site to put the glider on, and down below I helped him pack it up again—that's how fast I was on foot, too.

[00:30:00] I've gotten a bit slower in the meantime; you get more cautious as you get older.

[00:30:05] **Lucian Haas:** Are there specific techniques for running downhill, where you can say you can run that fast but still be safe? If you have a lot of momentum, you have to be able to stop again somehow, and then the risk of falling is also high and all that.

[00:30:18] **Wendelin Ortner:** Yes, of course, you can flip over sometimes, but so far it's only knocked me down, but I also had bad shoes, they had little tread, so it's good to have shoes with good tread for running downhill. But I don't know for sure if you can really practice that very well, you can practice a bit, but it almost has to be in your bones, like

with me, that you can run really fast over rocks somewhere. And because you just mentioned being able to stop, it just occurred to me, at a competition too, I really couldn't stop anymore when running downhill. That was once for the 10-year anniversary, that was it, there was no intermediate landing, normally there's an intermediate landing in a Limitman where you run again, and there was no intermediate landing, instead the flight distance was over 11 kilometers long and just in glide flight, and at first I was annoyed, how is that supposed to work, I'm not that heavy in body weight because I'm not very tall, I'm only 1.66 and don't have many curves, 58 kilograms, how is it supposed to be fast paragliding if the weight is missing?

[00:31:27] And then I had the glorious idea of filling my backpack completely, not with weights, so iron plates instead of wooden slats, iron plates in and a water bag, so I had about 30 kilos of equipment at the launch site. But with that, you also had to run downhill to the first launch site, and then I sprinted off at the top, just like usual, with these 30 kilos on my back; I couldn't brake anymore, I wanted to walk slower, and then there were these switchbacks and I just had to go straight down, I couldn't run zigzag at all, but straight down. Like by some miracle, I didn't fall and I didn't flip, and the guy who ran off before me was also from South Tyrol, he could run downhill well, so I overtook him like he was walking uphill, because I just couldn't brake anymore, but luckily at the launch site I managed to brake in time, so I was at the launch site very quickly then, yeah.

[00:32:21] **Lucian Haas:** You briefly mentioned earlier how you trained at night and stuff, and that this fast start is what it's all about. Do you actually use a very specific packing method for the glider for that, so you can say, okay, I can just toss this one and I know all the lines are sorted and I just have to start running and it launches behind me?

[00:32:39] **Wendelin Ortner:** Yes, that's how it is. The preparation when packing the glider is very important; very conscientious, correct techniques were developed there, and we were actually among the first to participate, we were pioneers, and there were some very funny, different methods. In the meantime, only a few methods have crystallized as being the best, but there were some really weird techniques, all sorts of things people invented, it was really funny. I even saw one once with the idea that he stands above the paraglider before the launch so that the lines stay nicely on the glider when he pulls it apart, and then he just walks over the glider and things like that. So, interesting things were already being invented there, and I remember, yes exactly, in the first years, in the last years it's been like this, that we with our harness on at the launch site

[00:33:35] have to be standing at the handover point already with our harness on to rule out the possibility of forgetting to fasten the leg loops or other buckles on the harness—so that you've already put it on—but for decades it was always mandatory to have the entire piece of equipment inside the harness. So you also had to put on the harness quickly, and back then, even though the entire kit was packed, I managed to get it down to under 30 seconds from the packed backpack to takeoff. For that, you have to have everything packed neatly and laid out correctly and so on. And nowadays, it's much easier. You have the harness on, the glider on your back, some people just put some elastic bands around it so the glider falls down quickly, opens up a bit, and you're off.

[00:34:20] So the whole thing takes less than ten seconds. Today, it's the standard for many to be in the air.

[00:34:26] **Lucian Haas:** Are these things you learned, specifically regarding the packing method, or how to pack the lines so they don't form any knots when you unpack them really quickly? Are there things you use today in your normal flying as well, or since you're also a flight instructor, do you tell your students, "Hey, pack it this way instead, it's better for unpacking later"?

[00:34:47] **Wendelin Ortner:** Definitely, yes. Definitely. You can see how cumbersome some people are and how they don't handle it properly. I always think to myself, what are they doing here? It's much easier that way, and of course, I show them how to simplify it and rule out a lot of potential errors.

[00:35:03] **Lucian Haas:** And what's your trick for that, or what's your technique?

[00:35:08] **Wendelin Ortner:** My technique is actually relatively simple, because I also use it every time during hike and fly. Sometimes you get to a launch site during hike and fly that is very windy, where you don't really have the time to lay out a light glider and wouldn't even manage to hook up. So I always leave the harness on the glider. I don't separate them; I even accelerate with it already hooked up. I actually fold it quite normally using that accordion

technique, but I don't put the lines in short loops, rather in very long loops. You lay it on the launch site with the glider on top, not rolled up so large from the leading edge to the trailing edge; you fold the glider nicely from the trailing edge to the front leading edge, but also the size of the backpack, as it is. I lay the harness exactly on top, remember how I laid it on without twisting it, and thus, in windy conditions, I can just open one zipper of the backpack, step into the harness, and only then take the glider apart.

[00:36:09] Most of the time it works; I already have the brake handles in my hand and then I just pull the glider apart a bit, hold the lines up so I can see the risers to make sure there are no knots in them—well, for Hike & Fly, during the Dolomitenmann, you don't do that, you save yourself the time and just look at the risers up top, if they're okay, then I'm good to go.

[00:36:28] **Lucian Haas:** Have you ever experienced it at one of those starts at the Dolomitenmann, where despite all that great preparation and everything, something goes completely wrong and you end up standing there for like a minute having to untangle the lines again?

[00:36:40] **Wendelin Ortner:** Yeah, yeah, I've done everything stupid myself. That's why I came up with the idea to practice it. Like I said before, during training, it's not just important that it works three times, but you have to practice it so often that you also notice when it doesn't work. And that can happen exactly during the competition; it happened to me too. You'd rather want to sink into the ground, especially if you have a good team ahead of you and you're far ahead in the rankings, and then the seconds slip away, and you can't get moving because you're busy untying knots. It almost can't get any worse. You've seen scenes like that again and again at the Dolomitenmann, they keep happening and will keep happening, where instead of lines, you just have spaghetti at the second launch site and everything is tangled.

[00:37:29] So, you mostly have that problem at the second launch site, then at the first, as I said, a lack of preparation means you don't set up properly. But getting tangled up is more likely to happen at the second launch site because there's the run between with the glider in your hand, and also the landing, depending on how the glider falls when landing. So the worst case would, of course, be if the glider falls upside down, not a few lines ahead or a few behind.

[00:37:57] **Lucian Haas:** You really have to re-sort everything first so that you know that it's all...

[00:38:02] **Wendelin Ortner:** is correct.

[00:38:04] Yes,

[00:38:04] **Lucian Haas:** Yeah. So

[00:38:04] **Wendelin Ortner:** That's a major factor, and it's cost me at least two or three wins because it didn't work out at the second launch site the way I would have liked. But it's the same for others, even the world's best.

[00:38:22] **Lucian Haas:** Okay. Wendelin, let's jump into the topic a bit and go way back in time to your childhood. You just mentioned that you grew up on a mountain farm. When you grow up on a farm like that, how do you come to the desire to want to fly?

[00:38:42] **Wendelin Ortner:** Yes, I've mentioned the mountain farm a few times because I think that was the foundation for me, for how I even started with flying in the first place. That's why it always fascinates me. Most of my flight students come from the lowlands. So, for them, the idea is actually obvious—there's a mountain up there and you want to fly down to the school instead of walking down. And of course, I'd much rather have flown back up after being down at the school—it was always 300 meters of altitude—that high-altitude flying, that's what I would have wanted most of all.

[00:39:14] And flying, especially because the road back then wasn't paved; you just couldn't get to the house by car, you couldn't drive there, it was really just a footpath. You could barely manage it with ox carts, but otherwise, it wasn't a proper road. And because of that, just for that reason alone, flying... but I was probably also unconsciously shaped by all the many stories my father always told me before I went to sleep. I mean, he always told me these really very imaginative stories about flying, like how an eagle came along and took a little man with him, his name was Josele, and the eagle would fly around in circles with him somewhere and then land somewhere again and take off again, yeah. And

I can remember that, and I always wanted that.

[00:40:01] And I could always, when I dream and I've dreamed of flying, if I concentrate very well in the dream, then I can fly. So if the concentration fades, then it's of course dangerous, but if I concentrate well, I can really fly without anything, without any aid. And I always had this wish, I always wanted to fly. And as children on the farm, we'd go out into the hay barn with the umbrella and then we'd jump down into the hay. That only worked once with the umbrella, then it was broken and it wasn't taken with much joy. But, I mean, this whole wish to fly is there in many people, but I think it's also very special in my case; my grandfather, my grandfather wanted to fly too, not just my father.

[00:40:50] And you have to know, my grandfather was born in 1858, so that was a long time ago; that was the time of Otto Lilienthal, and I can only imagine that he might have seen a newspaper article once, and then my grandfather tried to build something similar himself and take off. So he wanted to fly down from the mountain farm too, and he actually ran out from under the house, ran down the meadow, and probably, luckily for me, he didn't take off. Because you know, in those days, if you flew, the chance of survival wasn't very high, but he tried it. The desire to fly was there even with my grandfather. Did you know your grandfather? No, I didn't know him.

[00:41:35] He died before my time.

[00:41:37] **Lucian Haas:** But his flying machine, if you want to call it a machine, that's still standing

[00:41:42] **Wendelin Ortner:** somewhere at your... I think it was all turned into firewood again. It was burned again after it didn't work.

[00:41:49] **Lucian Haas:** That means on the mountain farm, everything was handled very practically, anything that was no longer

[00:41:53] **Wendelin Ortner:** useful

[00:41:55] **Lucian Haas:** was, then it really brought some heat in the winter. Would you say, I mean, is that the case with you, you have several siblings too. Yes. Do they fly too? Or was this desire to fly, were you the one who basically kept that alive in this family?

[00:42:14] **Wendelin Ortner:** No, that's really only me. One brother tried it again, but without my knowledge. He secretly took my gear, which wasn't such a good idea. And then he thought, there's a nice lift there. Then he apparently went around the height, he was vertical and luckily wanted to come down at the same spot, but it still scared him a bit, so he quit. But otherwise, my siblings themselves, they have no ambition to do it themselves. Not even flying along, no one wants to do that. So that's not it. You fly tandem, but have none of them ever flown with you? Yes, some have flown with me, but not all. Some say, no, not at all.

[00:42:54] **Lucian Haas:** They lived up there on that mountain farm, though. They probably all had to go down to school. The 300 meters. Yeah. Can you explain why you were the only one who then said, I want to fly? The

[00:43:10] **Wendelin Ortner:** I've also asked myself why that is. That it infects some people like that—as far back as I can remember, it's just been in me. It didn't just appear out of nowhere. I didn't see something specific and go, "Ah, now I want to fly too." When I started paragliding, I hadn't seen a paraglider before. I only saw a photo. "Ah, look, there's a parachute, you can fly down from the mountain, and the parachute is already open before you're in the air. What else could happen?" And that was enough for me. I saw that and thought, okay, I'm doing that right away. I've always wanted to do that. And there were probably kite flyers already, they existed before, but that didn't work for me because I didn't have a license yet, and what do you do with a bike and a kite to get up the mountains? It's a bit difficult. So I only saw one photo of paragliding.

[00:43:57] Then I said, look, I've always wanted to do that. How many times I've talked about it while mountaineering, like it would just be so cool if you had a parachute, you could pack it out and fly down. So I've always...

[00:44:13] I was always talking about it and I always wanted to do it. And I don't know why it's not the same for the others; they've also said they want to fly down, but I just think maybe they're more cautious or something, that they're a bit more hesitant, but I wanted to do it at any cost. I would have gone all out for it, I always thought. I really wanted to

do that.

[00:44:34] **Lucian Haas:** Yeah. Were you sort of the "airhead" of the family?

[00:44:38] **Wendelin Ortner:** Yes, I guess I still am, yeah, exactly. And I have these dreams, maybe I'm also—I've always been a very imaginative person, it was always difficult for me in school, I often drifted away from the lesson, I wasn't always focused because I was somewhere else entirely with my thoughts, often it was about flying and stuff like that, and that wish for this dream to come true was so strong, so I'm so happy and so glad still, I really appreciate it even today, that I can fly and that's not a given for me, so it's almost something sacred for me and I just enjoy it, I enjoy being in the air so much, it's like all those stories, the children's books, the fairy tales there were of Aladdin and so on with the flying magic carpet, and so when I say, look, now I'm getting into my flying hammock and now I'm going to fly down over the mountains and just hover along there, that's how it feels for me, so for me it's not a matter of performance, but simply,

[00:45:43] gliding over the landscape.

[00:45:46] **Lucian Haas:** Now you said you dreamed about it a lot as a child. What was it like when you actually took off with the paraglider for the first time? Was it an absolute high, or did it maybe not live up to your dream idea of flying, because you were basically just shooting down over the grass with those old bags, and from today's perspective, you might not even call it flying anymore?

[00:46:10] **Wendelin Ortner:** Looking back, it doesn't matter whether it was a short or long flight; I can remember my first takeoff very well—in the first moment, I was actually startled because it wasn't planned at all. We were on the practice slope, and at the beginning, it was actually just a relatively flat meadow where you pull up the glider and just run a bit without taking off. And I start running there for the very first time, and then I'm already flying, because the situation was this: there weren't that many paragliders, it was just some Maxi,

[00:46:44] those were reconstructed parachutes, which I had to share with a colleague, a fellow course participant, who weighed 110 kilograms and I weighed just about 56 kilograms. Okay, the same size glider and the flight instructor kept shouting, run, run, okay. When I got to it for the first time, I pulled up the glider and just ran as fast as I could. And then I started running and I was in the air and he didn't say anything now,

[00:47:14] and I had already lifted off a few meters, and that whole first moment was rather scary—shit, what's happening now?

[00:47:24] And I was, but I'd only just flown about 4 meters, then I landed again, and then nothing, right back up again and again and again, and every single time I ran off, making sure I managed to get those few meters off the ground again. The addiction was even stronger then.

[00:47:43] **Lucian Haas:** When you compare that to the other people who took the course, would you say that with your big dream of flying and all that, you maybe even had some kind of special talent for it?

[00:47:55] **Wendelin Ortner:** Yeah, I'd say so, yeah. I saw it in the other course participants too, looking back now. I mean, I was very motivated and had so much fun with it, and my big advantage—which is also a talent—was that the launch sites at that time were very, very steep. I can remember the practice slope, the actual practice slope where they finally said, "Now we're allowed to take off," it was so steep that the glider wouldn't just lie there on its own; it would slide away. The other colleagues in the course always had to hold onto the glider so it wouldn't slide off. And I, having grown up on a farm in rather steep slopes, had no problem standing up and starting to run, and that was my big advantage; I wasn't afraid because I was standing up there.

[00:48:44] And the others, they hardly dared to stand up, they held onto the tufts of grass so they wouldn't tumble down the slope, and then the flight instructor says, "And now run!" And that might have been my talent advantage there, clearly on the practice slope. And I only went up because on the second day, that one guy who weighed 110 kilos was always there, something was already hurting him, and then I had the glider all to myself, and I just kept running up and down with my own glider, like, without getting tired and without getting hungry or thirsty, I just couldn't stop, yeah, like a little kid, over and over and over again.

[00:49:22] Addicted to flying. Are you?

[00:49:23] **Lucian Haas:** Even today?

[00:49:24] **Wendelin Ortner:** Yes, still. It's actually quite bad for me if I don't have a paraglider in my hands for a long time, and it doesn't have to be a big flight, but just lifting off a few centimeters, just a little hop like that, and if I just explain it to the students on the practice slope and say, I'll show you how it's done, and then fly through the air for just a few meters, then it feels right again. Otherwise, it can be that I'm not as relaxed, yeah.

[00:49:51] **Lucian Haas:** You're working as a flight instructor today, and if I saw that correctly, this year is practically your anniversary year—it's your 25th, if I did the math right.

[00:50:01] **Wendelin Ortner:** Yes, as a flight instructor, exactly. And my plane is also turning 35.

[00:50:07] **Lucian Haas:** Great. What

[00:50:08] **Wendelin Ortner:** What fascinates you about this job? Flight instructor. I never wanted to be a flight instructor; I can remember even during the admission for the flight instructor course, I remember they asked why I wanted to become a flight instructor, and my first sentence was, I don't want to at all.

[00:50:23] **Lucian Haas:** Why did you do it then?

[00:50:25] **Wendelin Ortner:** Yeah, exactly, that's where the question came up, because I'd already seen how it goes, or during my own course—I can remember myself, in my course, on the first day on Monday there were eight of us, and then three days later the course was already over, there were only half left, not because they didn't want to, they just couldn't do it anymore, they were somehow definitely out. I thought, I'm not doing a job like that,

[00:50:49] If you only have injured people constantly, and I don't want anyone to get hurt or injured, I wonder if one can bear that, but then it was... I only helped out once at the flight school back then, in Siljan, and it was so much fun, and I laughed so much, I mean I really... we had so much fun in the course and laughed until my stomach hurt from laughing, like muscle soreness, and that's what eventually made me decide to become a flight instructor. It was also like, I can remember being on the practice slope when I started flying myself, I immediately helped the others too, laying out the gliders, aligning them, and showing them how to clip in, I showed them that... so mostly also at the launch sites, if someone was still at the launch site, I usually stayed there too, and if someone had problems and I saw they weren't getting off, then I helped them again, carried the glider up again, laid it out again, so it's just in my nature, by default, that I want the other person to fly too, not just me, just looking at it, they aren't getting off, they need help, and then just starting... I can't do that, and that's why I usually help the others at the launch site, and it's been like that for me until today, actually, always like helping someone out so they can do it too, the flying.

[00:52:05] **Lucian Haas:** A flight instructor with heart and soul. Roughly how many flight students have you trained in that time?

[00:52:12] **Wendelin Ortner:** Wow, well, I actually tried to do some rough statistics last year—you have to take those at the flight school—and then I looked through them, and I calculated it to be around 4,000, roughly. 4,000? 4,000, yeah. So that's really crazy, yeah. Of course, not all of them stayed with us, but they somehow did a course, whether it was a trial course or something else, so roughly that many, yeah. You can only start to imagine how many takeoffs and landings that adds up to once they got their license, so that's already a lot, yeah.

[00:52:46] **Lucian Haas:** Isn't that enough for you to be able to say that you've infected thousands with a flight virus, maybe? And that you've somehow conveyed my idea of flying to them as well?

[00:52:57] **Wendelin Ortner:** Yeah, I'm not really aware of that, but since you're asking now... I haven't really thought about it, because I'm always thinking ahead to the next course, what's new again, and it's like starting from scratch every time. So I hadn't really thought about it, but it... it really is, actually, when you think about it, you've accomplished a lot, yeah. It's very demanding work too; even though it can be very beautiful, it's also very responsible work, and it really is, when you think about it, like, wow, huge, yeah.

[00:53:34] **Lucian Haas:** Were there any situations or phases in your time as a flight instructor where you realized your job was perhaps even taking away your own joy of flying?

[00:53:44] **Wendelin Ortner:** Well, it never took away my own passion, even if someone got hurt, for example during a course, if someone got injured or something. For me, it was always that when I went flying again, and then it was gone again or something like that, but the passion was fully there. But, not wanting to be a flight instructor anymore—of course, there are always phases like that in every job, where at some point you're fed up with it, or it's too much, or it can be overwhelming. Those moments exist, of course, but luckily they are only moments, and they are always overshadowed by the joyful experiences and so on. And somehow, I also have the ability to forget bad experiences pretty quickly, I find that completely fascinating.

[00:54:33] When people often ask about the worst experiences, I really have to start by thinking about it. Only with time do certain events often come to mind, and I'm relatively good at—I think that's also an important quality—being able to forget and just enjoy things all over again, seeing that it works and runs smoothly, and seeing the joy in that. But I also suspect that it's related to the fact that I've really never experienced a truly terrible situation, like someone crashing in my course, becoming paraplegic, or even dying, luckily. I mean, I only know that from flight instructor colleagues who often quit the job afterwards because they just can't deal with it.

[00:55:20] And after an experience like that, but I have to say, I count myself as one of the lucky ones, because you can't choose that yourself; you don't have control over whether something happens or not. Often, you can only give instructions over the radio, and if that even works in the situation—the radio, the communication, all of it—you also need a guardian angel. And I really count myself as one of the lucky ones who never had such a bad situation that I said, "Now I'm hanging up my hat on this job."

[00:55:48] **Lucian Haas:** Has your approach to the job changed over the years, perhaps due to new techniques regarding instruction, but also new techniques in terms of the materials available, such that something has changed to the point where you say, as a flight instructor, I have to think differently or approach it differently?

[00:56:05] **Wendelin Ortner:** Yes, constantly, yes constantly, and I love that, I always like continuing my education and doing advanced training, I like it when I see something again like, oh, that can be done differently, and so on. I also always read fascinating articles, or your articles too, and I've been doing that from the beginning; I remember being with the club in Lienz back in the day, and we had a club magazine, and I even wrote an article once, quite provocatively, with the headline: Get rid of the license.

[00:56:36] And the thing was, once you read the content, it wasn't meant that you shouldn't do any training at all, but rather that it doesn't help you if you got a license once 20 years ago and that's enough; you have to keep educating yourself anyway, there's always something new, and that you have to keep doing advanced training, and so on. And I have to say, I've often learned a lot from students too. I also do advanced courses where experienced people come, like for example, perfect backward starts—I didn't teach myself that, of course, I learned that from students who came from areas like the Palatinate, or somewhere, Moselle flyers or something like that, who have really hot launch sites where we'd say, they're spinning in the mountains or something, launching out like that, in a gap, they can do that so well, and they actually showed me how it's done really well. So I often adopted their techniques; it wasn't just always the teacher teaching the students something, but it also goes the other way, that students—now not the complete beginner who has no idea about paragliding, but that they also teach something or often show, look, it also works there, or look, you can also turn over back there, I hadn't even thought of that yet, and why does that work? That you can pick things up from pilots who come from outside.

[00:57:54] and I really love that, and I think it's great when you feel validated in reverse, like you're doing it right, you know.

[00:58:04] **Lucian Haas:** You already mentioned earlier that you have many student pilots who come from the flatlands, or I'd say "flatlands" in quotation marks, it could be hilly terrain or something else. Yes,

[00:58:12] **Wendelin Ortner:** Yeah, yeah.

[00:58:13] **Lucian Haas:** If you have these different types of students there now, is there a recognizable, palpable difference? Can you tell with a student, "This is a typical lowland person" who's just coming to me for beginner courses, versus "This is a typical mountain person"? I mean, can you see it, can you feel it as a flight instructor?

[00:58:35] **Wendelin Ortner:** Nowadays it's less so, but for beginners it was clear—not the slopes of the practice hills, which were very steep; nowadays practice hills are rather flat and not as steep anymore. So there were already differences in how you manage on a mountain, but that's more the physical side, not the enthusiasm. I find it absolutely fascinating how people who come to the mountains to fly are already thrilled just by seeing the landscape, the mountains; that's motivating too, and for many, it's a "wow" factor. Of course, there are others for whom it's intimidating, like flying down into a valley with mountains on either side, and for some who find that terrifying—that's perhaps the big difference.

[00:59:22] Growing up in the lowlands and in the mountains, because for us, the mountains are normal, but for someone who doesn't come from the mountains, I think it's primarily not just joyful, but also intimidating. Like, there's a mountain there, what, how, am I supposed to fly down that now? But the air is the same; there aren't any rocks just lying around in the air.

[00:59:46] **Lucian Haas:** You said earlier that you forget the bad things very quickly. What about the positive, great things—I assume you won't forget those as easily? So, what stands out particularly in your memory, moments you especially love to look back on?

[01:00:02] **Wendelin Ortner:** First of all, it was at my home, how I flew there, and then I realized that you can also take off at my place, right by the house. So that was my second parachute I owned, which wasn't even a parachute, but it could actually fly. It was a paraglider profile, and the thing could fly. And I managed to take off in the spring, right next to my parents' house, and gain altitude without spinning out. And to fly up to the clouds, where as a child you always dreamed, what would it be like up there by a cloud? And then up to the cloud, then a valley crossing over to a mountain, over the summit, back again, and landed right by the front door.

[01:00:46] I would have said, okay, you can kill me now, I can die, I was the happiest person in the world. You can't experience anything even more beautiful than that, I was just blown away. So that was already very fascinating for me, it was a real highlight because I never would have thought it possible that you could do that with a piece of cloth back then. And that is also what continues to motivate me, among other things, another reason why I still love flying so much is because this development is still ongoing. So the gliders, it's so much fun with the equipment. I love my High-Can-Fly gear so much that I can't just let it sit around somewhere, I have to go flying, because that's exactly what I always wanted back then, such nice light equipment that you carry up the mountain, that you don't even notice on your back, and that's just so easy to launch and so easy to land, and yeah,

[01:01:46] you can put your hands in your pockets and fly down and the thing works, and I don't have to constantly worry about you landing in a creek or getting stuck in the trees. That exists now—the equipment that's available today—and that's a major motivation for me and something I really love, because I've experienced this whole development from the very first rags, as I said, that were dragged down somewhere, mattresses, but the fascination of flying was just as great back then. I can also remember the first flight where I was in the air for 10 minutes; the students today would laugh if you said you flew for 10 minutes. Back then, people were making phone calls—not with a mobile, but with a real phone, with a rotary dial, on a landline—someone told me, I was in the air for 10 minutes, flew for that long. So, in the beginning, that was a sensation, but as I said, a few seconds was just as sensational for me back then. But that first flight stays in my memory, right by the front door—that's the area where you only ever went on foot as a child, which you know very well, like your own backyard—and then you fly over it, fly up the mountain, where I had previously walked up, and then you fly over the ridge, up to the summit, and

[01:03:07] doing the herding, so I've actually used that, like going out on the paraglider to look for sheep on the farm or something, so you're flying around and as a kid you'd be out on the alps as a shepherd, and now you can do that from the air. We always wished for that; you'd be able to see right over the hill, into the hollow in the back, and then you turn with the glider, there's a sheep, there's another one, okay, that's it, they're all there, and it's done in minutes faster and without any effort. I still find that completely fascinating.

[01:03:39] **Lucian Haas:** Those were your great experiences back then, but looking back now, what was the last big "wow" moment you had while flying?

[01:03:48] **Wendelin Ortner:** I had one yesterday, for example. Yesterday was such a beautiful day, Sunday; the weather report had already predicted it would be perfect for a hike and fly. And since I'm currently at my girlfriend's place in Salzburg, we went to the Schafberg—a beautiful mountain there—and the top was snow-capped. The last third of the height was all white with snow, while down below, the forest still had those autumn colors, the leaves were still there, a bit of that with the beautiful orange and colorful tones, the forest and the lake below. And then we hiked up there, and it looked like you were in the Himalayas. The temperature was also a bit crisp, the wind, and while going up, you'd think you were climbing some mountain in Tibet or something. We went up to the summit and then just flew down over Lake Wolfgang to land. It was just the two of us again, and that was wow.

[01:04:41] So that was my last "wow" experience. Luckily, I've had many such "wow" experiences, or a few weeks ago we were in the Dolomites too, and my girlfriend, who hasn't been flying for very long—she hasn't even been flying for a year—we started there at Kohlroddella. There were a lot of pilots there; we all saw that the weather was good, which isn't usually my thing, going to a launch site where there are so many pilots. I thought, shit, more and more are coming, we're going to have to take off eventually right in the middle of the crowd; it's not my thing to take off with 100 other pilots. And then they took off in front and there was a tailwind at the launch site, and since we can take off relatively well, we got out and out, and then we were all alone. We took off together, zero, nothing, we were up there well over 3,000 meters, straight across to the Marmolada and then, wow, that was really such a hammer of an experience. There were no idea, 200, 300 pilots there and we were just the two of us, all alone, taking off in front of the launch site and yay, straight across, and straight away picked up the queen,

[01:05:47] to the Marmolada peak, and then we landed in the Gardertal too, so that was a dream as well. I have so many highlights, yeah, and also in the morning, often when I just fly down over the high fog, there are still these wisps of mist and underneath you're soaring and the sunrise and wow, that's just beautiful for me, yeah.

[01:06:09] **Lucian Haas:** In an email you wrote to me, you said you love weather reports. Yes. Why?

[01:06:14] **Wendelin Ortner:** Yeah, because they didn't really exist back then. I grew up back when computers didn't exist, so you couldn't just sit at home and go into a computer. There was this telephone service at the airport where you could call in, it was an automated announcement, the weather report came straight from the control tower and it was always considered large-scale. And at some point over time, there were suddenly weather reports that could distinguish within 15 kilometers that the weather must be different there, that the weather on the flight mountain can be different than on one just 10 kilometers away, and then I thought, how does that work? So that was a highlight and an experience for me, I love that stuff, I love it because you always wanted weather reports that were a bit more detailed, that suit us paraglider pilots. This large-scale one is already [useful] because the weather situation in the forecast was very often the same, large-scale, and then there are days where you can fly and days where you can't fly at all, and in these small-scale weather reports, these detailed ones, you can read that out of the weather report now, you don't even have to be really smart yourself and somehow guess, like it used to be common, let's just go see, the weather is made at the launch site, maybe it works or maybe it doesn't, and nowadays, mostly these weather reports are right if you have the current one, and I love that. So for me, that's all, wow, technology that I really love, I like that, or standing at the launch site up there and knowing how the wind is at the landing field down there, that was always the...

[01:07:56] valley wind systems in the mountains—well, those didn't exist back then; we always wanted that, for decades, to have something like that be possible, and nowadays you can rely on it, you can even check in the air what the wind is like somewhere. And that's why I like it so much, because weather is one of the most important factors when you go flying, especially if you want to stay alive, and now there are many more possibilities for me to get to fly—meaning, if I go up a mountain and have to come back down, that's very rarely predicted beforehand.

[01:08:26] **Lucian Haas:** How often does it still happen that, because you grew up in the mountains and maybe have a different gut feeling for weather developments and things like that, you recognize things that these weather reports don't pick up or haven't modeled yet?

[01:08:42] **Wendelin Ortner:** That does happen. It's simply the result of years of experience as a pilot; you look at the sky every day, and then often with just one glance in the morning, when you pull back the curtain in the bedroom and look out the window, you see, oh look there at the Riebelstaud, it's wobbling like that or like that, and the sky looks like this, the cloud looks like that—the weather report actually said this—but if the cloud looks like that and it's moving a bit fast, you can often tell with just one glance. Many would say that's intuition or the subconscious, but it's simply years of experience, and you often see it at a glance, even though, as I said, sometimes the weather report says the same thing, but this fits or this doesn't fit.

[01:09:27] **Lucian Haas:** Alright Wendelin, thank you for your very interesting stories from 35 years of flying, 35 years as a Dolomitenmann, and 25 years as a paraglider instructor; that's a lot of history coming together in two stories, and we probably only scratched the surface of all the other little details and experiences you could tell us about. Thank you for that. You're very welcome. And I wish you—I don't know how much longer you'll be at it—but I hope that in your remaining time as a flight instructor, you can still say that you basically bring everyone down safely, so that you definitely don't lose your joy of flying through any stupid incidents.

[01:10:11] **Wendelin Ortner:** I'm glad to hear that, that's what I'd wish for too, yes exactly. I can't imagine right now that I'll stop flying. I always say I want to still be flying at 90, and that's the main goal. It's not a goal to win a competition or to be good at it, but to stay healthy while flying and to enjoy it.

[01:10:30] **Lucian Haas:** At 90, that's good. We can make a date, we don't have to go all the way to 90, but if you're maybe 80, then we'll do the next podcast. Yeah, but on top of a mountain with Hike and Fly works. That's for sure, and then we'll talk about Hike and Fly flying in old age. And I'll pick the mountain. Excellent.

[01:10:56] Podz-Glitz is the podcast of the paraglider blog Lu-Glitz. I am the producer of both offerings. My name is Lucian Haas. Lu-Glitz can be found online at www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz is spelled l u minus g l i t z. On Lu-Glitz, you will also find the show notes for this podcast episode along with some further links. If you are already a supporter of Podz-Glitz and Lu-Glitz, thank you. If not, then please support me in continuing to serve the paragliding scene. As a freelance journalist, I invest a lot of time into this, and it needs to be financed somehow. Especially since this isn't a hobby project, but part of my work, which I make a living from.

[01:11:42] As a supporter of Podz-Glitz and Lu-Glitz, you don't have to commit to anything. Only this simple rule applies: you can give whenever, as often, and as much as you want. It can be a one-time or a recurring contribution. It's up to you.

[01:11:59] Donations are very easy to make via PayPal or bank transfer. You can find all the necessary details on my blog Lu-Glitz, specifically on the Support page.

[01:12:09] See you next time. Ciao.

Français

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

Show notes

Depuis 35 ans, il existe le Dolomitenmann. Wendelin Ortner a participé à chaque course avec le parapente.

Le Dolomitenmann est sans doute la compétition la plus ancienne et la plus traditionnelle où l'on pratique également le parapente. Beaucoup y voient le berceau des courses de Hike-and-Fly, avant tout la Redbull X-Alps. Et autant que le Dolomitenmann lui-même, certains des participants sont légendaires.

Wendelin Ortner a déjà participé au premier Dolomitenmann en 1988 et depuis lors, il n'a manqué aucune des courses qui se déroulent chaque année autour de Lienz. À six reprises, il a même remporté la catégorie parapente. Il s'est classé dans le top 5 à 19 reprises. Dernièrement, il y a participé pour l'équipe Redbull Legenden.

Celui qui est présent depuis si longtemps peut raconter beaucoup de choses. Et c'est ce que fait le 57-ans en ce 97ème épisode de Podz-Glitz. Non seulement sur le Dolomitenmann, mais aussi sur la manière dont le parapente a évolué sur une période de maintenant 35 ans.

Wendelin lui-même était le premier parapente de sa région natale. Il a passé son enfance dans une ferme de montagne en haute altitude au-dessus de la vallée de la Dras. Déjà à cette époque, il rêvait de simplement s'envoler vers l'école et de remonter le plus volontiers vers sa maison à midi.

Le fait qu'il ait pu réaliser exactement cela des années plus tard lui permet encore aujourd'hui de vivre le vol et surtout le Hike and Fly comme un rêve.

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 : Dove Love | Artiste : Quincas Moreira

Lien : <https://www.youtube.com/watch?v=tQztYu-0ZPM>

Musique sans droits d'auteur

Liens :

- Red Bull Dolomitenmann : <https://www.redbulldolomitenmann.com/>
- Bluesky : <https://www.bluesky.at/>

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2022/12/podz-glitz-97-der-dolomitenmann.html>

Transcript

[00:00:10] **Wendelin Ortner:** Descendre une montagne, j'ai adoré ça depuis que je suis enfant. J'ai grandi en montagne, il fallait descendre à l'école à pied et je courais tellement vite que j'avais toujours l'impression de voler. Donc quand il y avait une crête, je faisais un bond vers l'avant et je sautais carrément par-dessus, et c'est pour ça que je fais ça depuis tout petit et que j'adore descendre une montagne à toute vitesse.

[00:00:45] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:49] **Wendelin Ortner:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:53] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Wendelin Ortner. Et je suis Lucian Haas.

[00:01:02] Le Dolomitenmann est sans doute la compétition la plus ancienne et la plus traditionnelle où l'on pratique aussi le parapente. Beaucoup y voient le berceau des courses de Hike-and-Fly, avant tout la Red Bull X-Alps. Et certains des participants sont aussi légendaires que le Dolomitenmann lui-même.

[00:01:23] Wendelin Ortner a participé au tout premier Dolomitenmann en 1988 et n'a manqué aucune compétition alliée depuis. Il a sauté les courses qui ont lieu chaque année autour de Lienz. Il a même remporté la catégorie parapente à six reprises. Il a terminé dans le top 5 à 19 reprises. Dernièrement, il a participé pour l'équipe Red Bull-Legendenteam.

[00:01:46] Celui qui est présent depuis si longtemps peut raconter beaucoup de choses. Et c'est ce que fait le quinquagénaire de 57 ans dans ce 97e épisode de Podz-Glitz. Pas seulement sur le Dolomitenmann, mais aussi sur la façon dont le parapente a évolué sur une période de maintenant 35 ans.

[00:02:04] Wendelin a été le premier parapentiste de sa région. Il a passé son enfance dans une ferme de montagne, bien au-dessus de Drauthal. Déjà à l'époque, il rêvait de pouvoir simplement s'envoler vers l'école et, le midi, remonter vers sa maison. Le fait que cela lui ait été possible quelques années plus tard fait qu'il vit encore aujourd'hui le vol, et surtout le hike-and-fly, comme un rêve. Si

[00:02:35] Si vous aimez le podcast, n'hésitez pas à soutenir mon travail en tant que mécène. Vous découvrirez sur le site de mon blog Lu-Glitz, plus précisément sur la page "Fördern", comment c'est tout simple et sans aucun engagement.

[00:02:54] Wendelin, qu'est-ce que ça fait d'être une figure emblématique ?

[00:02:59] **Wendelin Ortner:** Ouais, c'est super drôle, parce que les enfants ont trouvé ça vraiment sympa. Genre, quand ils ont lu le mot pour la première fois dans un journal, ils ont bien rigolé, et c'est pour ça que ça fait du bien.

[00:03:08] **Lucian Haas:** Et pourquoi es-tu un pilier du milieu ?

[00:03:13] **Wendelin Ortner:** Je vole déjà depuis assez longtemps. Il y a beaucoup de gens du coin chez moi qui ont vu le tout premier parapente qu'ils ont aperçu, et c'était moi. Et ils s'en souviennent encore aujourd'hui. Et il se trouve aussi qu'un an après avoir commencé à voler, j'ai participé au Dolomitenmann systématiquement. C'était la première fois pour le Dolomitenmann. Et je participe toujours à cette compétition, je suis toujours là.

[00:03:43] Les journaux en parlent, sinon on ne devient pas connu en tant que parapentiste. Et ils trouvent que c'est apparemment quelque chose d'extraordinaire de rester dans la course aussi longtemps. Pour moi, le temps a passé plus vite que prévu. Je ne trouve pas ça si extraordinaire, parce que pour moi, voler, c'est toujours comme à la première minute quand j'ai commencé, c'est toujours la même joie. Et je suis en fait content de pouvoir encore être là. C'est pour ça que pour moi, je ne suis pas un vieux de la vieille, c'est à chaque fois comme si c'était nouveau. Et je suis content de pouvoir encore le faire, pouvoir voler et ressentir cette joie.

[00:04:24] **Lucian Haas:** est resté ininterrompu. Ce premier Dolomitenmann, c'était en 1988. Maintenant, nous sommes en 2022. Entre les deux, je crois, si j'ai bien compté ou si j'ai bien lu, il y a eu 35 Dolomitenmann au total. Un seul a été annulé, je crois, à cause du Corona ou quelque chose comme ça.

[00:04:42] **Wendelin Ortner:** Non, à cause du Corona, il n'a jamais été annulé. Le Dolomitenmann a toujours eu lieu, c'est fascinant. Même pendant la période du Corona, on a eu une chance incroyable. Si ça avait eu lieu une semaine plus tard, ça aurait été annulé. Et ça arrivait tout le temps. C'est seulement à cause de la météo qu'on n'a pas pu voler trois fois. Déjà, mais la compétition elle-même a toujours eu lieu. Et ça en dit déjà beaucoup sur le Dolomitenmann. Sur 35 éditions, il n'y en a eu que trois où ça n'a pas pu se faire. Dans quelle autre compétition au monde est-ce que ça arrive ? Je n'en connais pas une seule.

[00:05:15] **Lucian Haas:** 35 fois ou alors moins trois, du coup tu es parti avec eux 32 fois au moins. Est-ce que tu te souviens encore de chaque compétition individuellement ou est-ce que les souvenirs se mélangent quand on part chaque

année ?

[00:05:29] **Wendelin Ortner:** Les souvenirs s'estompent un peu avec le temps, bien sûr. Mais dès qu'on me reparle d'une situation précise, ça redevient tout à fait vivant. Ça resurgit. Et il y a énormément de souvenirs qui remontent quelque part dans la tête. On peut se rappeler certaines choses comme si c'était hier. D'autres, bien sûr, genre « ah oui, c'était aussi », comme pour tout. Mais ça fait déjà longtemps. Et pourtant, je trouve que c'est comme si c'était arrivé la semaine dernière, parfois même pour la première fois. Je trouve ça vraiment fascinant de se souvenir de certaines choses. De pouvoir se rappeler très bien certains moments parce qu'ils étaient, je suppose, tout simplement très intenses au moment où on les a vécus.

[00:06:16] Et c'est pour ça que ça reste gravé.

[00:06:21] **Lucian Haas:** Peut-être que tous les auditeurs ne savent pas exactement ce qu'est le Dolomitenmann, comment il est structuré ou de quel type de compétition il s'agit. Peux-tu décrire brièvement en quoi ça consiste et qu'est-ce qui est spécial avec ce Dolomitenmann ?

[00:06:34] **Wendelin Ortner:** Le Dolomitenmann a été inventé à une époque où le VTT commençait à apparaître, même si à l'époque, ce n'étaient pas encore de vrais VTT comme aujourd'hui. Le parapente commençait aussi à émerger. C'était encore un sport très jeune, qui commençait à peine à se faire connaître. C'est un skieur connu, Werner Grissmann, qui a eu l'idée de créer une compétition où ces disciplines étaient réunies dans un même événement. Une sorte de compétition d'équipe. Et il a ajouté un coureur de montagne et un kayakiste. La compétition se déroule donc de la manière suivante : d'abord, les coureurs de montagne partent en départ groupé,

[00:07:23] ils montent la montagne, en haut attendent les parapentistes, ils se font passer le relais, comme dans une épreuve de relais, par une poignée de main, et ensuite c'est au tour du parapentiste. Mais ce qui est spécial avec le Dolomitenmann, c'est que le parapentiste n'a pas seulement à voler, comme par exemple, il ne va pas juste décoller, voler en thermique et passer des balises, ce n'est pas le cas, mais le parapentiste doit aussi d'abord marcher jusqu'au décollage. Et ça compte aussi au temps, le décollage lui-même est pris en compte. Il faut être rapide au décollage et ensuite tu voles sur une certaine distance, qui est dans la zone d'angle de glisse, c'est donc environ sept kilomètres, une traversée de vallée, tu atterris le plus vite possible et tu dois encore marcher, tu remontes un peu, on a environ 300 mètres de dénivelé positif à parcourir au total, même en tant que parapentiste avec l'équipement.

[00:08:17] Ils portent simplement l'aile sur la pente, comme les pilotes de parapente en connaissent, sur la pente d'entraînement, qui n'était pas très appréciée par beaucoup, le fait de monter avec l'aile à la main. Et puis, après le deuxième vol, on passe la main au prochain membre de l'équipe, au cycliste, on se donne encore la main, le cycliste monte la montagne, redescend et passe ensuite au kayakiste. Et le kayakiste, en dernier, revient ensuite à Lienz, en pleine ville, c'est le but sur la place principale, et l'équipe dont le kayakiste arrive le premier à la ligne d'arrivée a gagné.

[00:08:56] **Lucian Haas:** Pour le parapentiste, qu'est-ce qui est le plus important au final, les qualités physiques, parce qu'il faut d'abord marcher jusqu'au décollage et ensuite remonter jusqu'au deuxième décollage entre deux vols, ou est-ce que ce sont vraiment les qualités de pilote qui sont décisives ?

[00:09:11] **Wendelin Ortner:** Oui, les deux sont décisifs, c'est comme pour les sports d'hiver, dans le combiné nordique où le ski de fond et le saut à ski sont combinés. Ça ne sert à rien de savoir super bien skier de fond si on ne sait pas sauter à ski, et c'est pareil pour le Dolomitenmann. Donc tu dois être bon dans les deux disciplines. On vole avec des ailes très petites, donc ce doivent être des parapentes, ce ne sont pas des speedgliders qui sont autorisés, et on vole très vite, ce qui n'est pas sans danger, car un parapente n'est tout simplement pas conçu pour la vitesse et il faut donc avoir pas mal d'expérience en parapente. Et quand je m'en rappelle, je n'ai jamais vu quelqu'un gagner qui ne savait pas vraiment bien pratiquer le parapente, mais qui était en même temps excellent au niveau de la condition physique.

[00:10:02] Il faut donc être très bon dans les deux disciplines.

[00:10:05] **Lucian Haas:** Est-ce que cette parcours que vous devez parcourir aujourd'hui en tant que parapentistes est toujours le même qu'il y a 35 ans ?

[00:10:11] **Wendelin Ortner:** Le parcours a changé plusieurs fois, il est différent. Lors du premier Dolomitenmann, c'était un parcours complètement différent, parce que les ailes ont changé aussi, les performances des parapentes ont changé, les angles de glisse ont énormément changé. Donc le parcours a été modifié plusieurs fois. Ces dernières années, il est resté plus ou moins le même, mais dans les années précédentes, on avait au moins six, sept, huit, neuf, dix différents sites de décollage pour le Dolomitenmann, oui.

[00:10:40] **Lucian Haas:** Et elles ont toujours été adaptées : d'accord, les performances ont progressé, elles planent mieux maintenant, donc on doit leur donner plus de distance pour qu'elles puissent vraiment planer, ou quelle a été la décision pour que les lieux de départ aient aussi changé ? Les

[00:10:53] **Wendelin Ortner:** Les sites de départ ont aussi été changés, mais il fallait que ce soit passionnant, attractif, et on voulait aussi, à l'époque, proposer quelque chose de nouveau, encore plus de progression. Et puis, à un moment donné, bien sûr, la hauteur des montagnes est limitée, on ne peut pas augmenter indéfiniment. Donc, c'est pour ça que ça est resté pareil à un moment donné ; on s'est dit que c'était une bonne distance, vraiment super adaptée, et pour les organisateurs, c'est plus simple si on refait la même chose d'une année sur l'autre. Mais on était déjà passés par énormément de lieux, toujours en quête, surtout au début du Dolomitenmann, à la recherche de nouveautés, et maintenant ça s'est bien installé, ça convient très bien jusqu'à présent.

[00:11:38] **Lucian Haas:** Il y a plus de 30 ans, les parapentes, oui les parapentes étaient en fait encore à moitié des parachutes, difficiles à décoller et tout ça. À quel point était-ce chaotique à l'époque ?

[00:11:49] **Wendelin Ortner:** Je me souviens encore, lors de mon premier Dolomitenmann, j'avais aussi une aile qui avait un magnifique nom, Superspeed, bien que cela faisait moins référence à la vitesse horizontale, mais plutôt de haut en bas, donc la vitesse à laquelle on touchait le sol. Le mot Superspeed et le modèle Gleitschall 3 collaient parfaitement, et on pouvait voler aussi loin que possible. Ce n'était pas comme s'il fallait passer par un point précis, il fallait atteindre un deuxième décollage à un endroit donné, mais qui était techniquement impossible à atteindre, et alors tu volais une distance le long de la pente et tu atterrissais vraiment quelque part entre les arbres, là où ça passait, parce que tu n'avais pas pris la prairie avant, même si tu avais quelques mètres de hauteur. C'est un peu comme pour le X-Alps, on ne tire pas jusqu'au dernier mètre, et c'était déjà très palpitant, car beaucoup restaient coincés quelque part dans les arbres ou sur un câble de remontée ou quelque chose comme ça, oui.

[00:12:49] **Lucian Haas:** Et quand tu repenses à ces années, à partir de quand est-ce que tu dirais qu'on pouvait vraiment parler de vol avec ces parapentes ?

[00:13:00] **Wendelin Ortner:** Ah, ça est allé relativement vite, pour ceux qui s'en souviennent encore, il y a eu rapidement un Triller qui avait de très bonnes performances et qui était une aile passionnante. L'attaque était complètement fermée à l'avant, avec juste quelques fentes au milieu, et ils se repliaient souvent lors d'une fermeture comme un matelas gonflable et restaient comme ça. Il y a donc eu un bond de performance très rapide, alors que les ailes n'étaient même pas encore homologuées à l'époque et qu'il n'était pas obligatoire d'avoir un parachute de secours ; l'évolution des performances avançait déjà. Personnellement, je n'ai jamais volé avec un tel Triller parce que j'avais toujours un peu de respect et de peur ; je préférerais me dire : « Ah, je vais vivre un peu plus longtemps et pour ça, je serai un peu plus lent, ça ne fait rien », et comme ça, je me suis un peu plus concentré sur la marche et je me suis dit : « Peu importe si je perds une minute ou deux en vol quelque part, je marcherai plus vite ». Mais ces ailes, leur développement a grimpé en flèche au début, même si elles n'avaient pas grand-chose à voir avec la sécurité d'aujourd'hui.

[00:14:10] Donc, c'était, et le poids était tout simplement plus lourd, elles étaient difficiles à porter et très encombrantes à transporter, donc ça a surtout changé ces dernières années, mais au début, ça allait, enfin, l'envie était toujours là, je me rappelle même avoir parlé avec des fabricants, s'il vous plaît, construisez une aile pour les Dolomites, pour le Hike and Fly, des ailes qui sont faciles à décoller, qui volent quand même assez bien, pour que ce soit, et qui ne soient pas si volumineuses, pas si lourdes en poids, mais on n'a pas été entendu, on a surtout reçu la réponse que les pilotes de parapente montent en voiture ou en télésiège, mais qu'ils ne montent pas à pied, et au début, le matériel est en fait devenu de plus en plus lourd.

[00:14:59] Mon tout premier équipement n'était pas lourd, il ne pesait que sept kilos, mais avec le temps, le matériel est devenu de plus en plus lourd. Je me souviens encore des premiers pilotes qui arrivaient avec du matos de 12, 13 kilos et on leur disait : « Mais tu es fou, qu'est-ce que tu trimballes là à la montagne ? » Et c'est devenu encore plus lourd, jusqu'à 20 kilos et plus. Le vrai tournant est arrivé avec les équipements X-Alps. C'était, wow, un moment fort pour tous les pratiquants de Hike and Fly, en fait. La naissance du Hike and Fly moderne avec équipement léger, c'est X-Alps, et X-Alps est né à cause du Dolomitenmann. X-Alps lui-même est né au Dolomitenmann. Hannes Aach, le cerveau derrière X-Alps, était d'ailleurs régulièrement présent au Dolomitenmann, et c'est là, à Lienz lors du Dolomitenmann, que l'idée de X-Alps est née.

[00:15:56] **Lucian Haas:** Est-ce que, puisque tu dis que cette évolution a commencé de façon relativement légère, est devenue de plus en plus lourde puis est redevenue plus légère, est-ce que cette évolution s'est aussi produite pour le Dolomitenmann lui-même ? C'est-à-dire, est-ce que l'équipement qu'il fallait porter pour le Dolomitenmann est devenu de plus en plus lourd pendant un certain temps, avant de redevenir nettement plus léger avec X-Alps et tout le reste ?

[00:16:17] **Wendelin Ortner:** Oui, pour beaucoup de pilotes déjà, pas pour moi personnellement, parce que j'ai gardé mon premier matériel de course, je suis toujours avec mon premier léger, à l'époque, c'était en fait un matériel de course léger, avec celui-là je suis toujours parti pendant des années, pas en rose ou jaune néon, donc un design vraiment chic pour l'époque et qui attirait encore l'attention des années plus tard, mais en fait, pendant des années, c'était le meilleur matériel de course, mon tout premier, et les ailes ont changé ensuite, parce que c'était le plus léger, oui, exactement.

[00:16:52] **Lucian Haas:** Mais tu ne voles plus avec aujourd'hui, ou du moins pas pour faire de la démonstration ; tu ne voles probablement plus avec pour espérer vraiment finir sur les premières places, alors là, tu peux à nouveau concourir avec le vieux matos.

[00:17:04] **Wendelin Ortner:** Oui, exactement, c'est aussi ça qui est génial, les sellettes sont aussi devenues plus légères. C'est incroyable, aujourd'hui, un tel équipement avec le protègeur et tout le reste, ça pèse 500 grammes ; les modèles de 1987 ne peuvent même plus rivaliser avec ça. Les sellettes d'aujourd'hui sont plus légères, c'est vraiment top, on ne les sent même plus quand on les met.

[00:17:30] **Lucian Haas:** Tu as gagné le Dolomitenmann à plusieurs reprises, du moins la partie en parapente, et probablement aussi parfois avec tes coéquipiers la compétition d'équipe complète. À quelle fréquence as-tu gagné la partie en parapente ?

[00:17:45] **Wendelin Ortner:** J'ai gagné le vol en soi cinq fois, oui, la discipline individuelle, et c'est une grande motivation de gagner ça au Dolomitenmann, parce que le deuxième arrivé n'est même pas mentionné dans la discipline individuelle ; lors de la remise des prix, on ne mentionne vraiment que le premier, et les autres, bah, ils ont juste participé aussi.

[00:18:05] Et le classement par équipe est comptabilisé jusqu'à la cinquième place ; les premières années, c'était seulement jusqu'à la troisième place, et maintenant il y a même deux catégories, le classement pro et le classement amateur. C'est pour ça que mon objectif était déjà là, je me souviens quand j'ai participé pour la deuxième fois : la première fois, ça allait déjà plutôt bien, et la deuxième aussi, j'étais en fait assez rapide, j'ai fait quelques erreurs et puis il y a toujours ces calculs, genre, si je n'avais pas fait ceci ou cela, alors j'aurais pu, oh là là, j'aurais peut-être même pu gagner, et on commence alors à se motiver un peu, genre, oups. Mais la raison principale pour laquelle je voulais être bon au Dolomitenmann, c'était simplement que les trophées m'intéressaient pour les disciplines individuelles, il y en a de magnifiques,

[00:18:52] des trophées artistiques, créés par un artiste originaire de Silja, Joss Birkner, devenu mondialement célèbre grâce à Red Bull, car il a réalisé ces sculptures en bronze au siège de Red Bull à Fuschel am See, ces 12 taureaux géants qui jaillissent de l'eau. Il a aussi créé les trophées du Dolomitenmann et j'y étais, par hasard, avant le premier Dolomitenmann. Je suis allé dans son atelier et j'ai vu comment il les fabrique, parce que son voisin était notre kayakiste à l'époque et il m'a dit : « Allez, on va voir chez le voisin, on va jeter un œil dans son atelier pour voir ce qu'il fait, il fabrique les trophées pour le Dolomitenmann ». Et ce n'étaient pas des trucs habituels comme des boîtes de conserve, des trophées en étain ou en métal, mais de vraies œuvres d'art qui m'ont beaucoup fasciné. Quand j'ai vu comment il les

coulait et les modelait, je me suis dit : « Je veux absolument en avoir un ». C'était mon objectif, je me suis vraiment concentré sur ce Dolomitenmann. Je ne suis pas un grand pilote de compétition d'habitude, je préfère voler dans le coin et juste en profiter, mais ça m'a vraiment motivé, je me suis dit : « Je veux vraiment avoir un tel trophée ».

[00:20:17] **Lucian Haas:** Maintenant, tu en as cinq, du moins pour le parapente. J'ai toutes...

[00:20:19] **Wendelin Ortner:** six à la maison, ah oui, j'ai oublié, j'ai dit cinq fois, c'est vrai, ce n'est pas important, j'en ai toutes à la maison et j'en ai toutes les différentes, j'ai un Bergläufer, un parapente, un kayakiste et un vététiste, parce qu'on s'est échangé entre nous, parmi les participants qui ont gagné plusieurs fois le classement individuel, ils ont dit que ça n'avait aucun sens que j'aie quatre parapentes à la maison s'il y a quatre disciplines, alors on a mis en place une sorte de bourse d'échange entre nous et on s'est échangé les trophées, et maintenant j'en ai quatre différentes chez moi. Les deux autres, je les ai sponsorisées à des fins sociales.

[00:21:04] **Lucian Haas:** C'était quand la dernière fois que tu as gagné, en quelle année ? Je crois que...

[00:21:09] **Wendelin Ortner:** si je me souviens bien, en 2006.

[00:21:11] **Lucian Haas:** C'est bien

[00:21:12] **Wendelin Ortner:** pas encore du tout

[00:21:12] **Lucian Haas:** ça fait si longtemps, selon la façon dont on calcule. Oui, exactement, à 35 ans. Et comment ça se passe pour le niveau de performance ? On dit souvent en parapente qu'on peut encore voler de manière assez sportive jusqu'à un âge relativement avancé. Il y a même des exemples de personnes qui ont gagné des compétitions PWC alors qu'elles étaient bien dans la cinquantaine. Comment ça se passe pour ce Dolomitenmann ?

[00:21:37] **Wendelin Ortner:** Oui, c'est parce qu'il y a aussi de la course, et en montée raide, et les parcours sont plutôt... je veux dire, pour les courtes portions, il faut courir très vite, c'est donc plus difficile avec l'âge de tenir le rythme des jeunes. À cause de la différence physique. Mais à part ça, au niveau du vol, j'ai l'impression qu'on ne devient pas moins bon. Si je repense précisément à cette année, le parcours était à peu près le même que les années précédentes et j'ai fait mon meilleur temps depuis que je participe au Dolomitenmann, et grâce à l'équipement léger et rapide, donc aussi rapide qu'aujourd'hui, je n'ai pas du tout été dépassé sur le temps cette année.

[00:22:23] **Lucian Haas:** À quelle place as-tu fini dans celui-là ?

[00:22:26] **Wendelin Ortner:** Quelle année ? Je crois 2022. Sur combien de partants ? Sur les partants, c'est toujours limité à 120 et là, je ne sais même pas combien il y en avait cette année. C'est juste sur 120 équipes, c'est limité à 120 aile.

[00:22:41] **Lucian Haas:** Mais du es perçu comme un vétéran, une figure historique, et tu es toujours super présent.

[00:22:47] **Wendelin Ortner:** Oui, ça me fait vraiment plaisir. Ça me plaît vraiment beaucoup et c'est drôle, c'est amusant. Et maintenant, ces dernières années, je ne suis plus dans le genre à me prendre la tête pour chaque seconde ou pour la victoire. C'était toujours un souhait que j'avais autrefois, de participer et de profiter de tout ça, sans forcément pouvoir encore sortir la veille au soir. Tu n'as pas besoin de t'entraîner tous les jours pour ça et peu importe si tu es quelques minutes plus rapide ou plus lent, ça n'a aucune importance. C'est juste profiter de l'atmosphère, d'être présent, c'est ce que j'aime beaucoup. C'est pour ça que j'aime encore autant le faire, parce que je peux vraiment en profiter, même si c'est très éprouvant par moments, bien sûr. Mais même quand c'est difficile, c'est aussi un certain plaisir quand c'est fini.

[00:23:35] **Lucian Haas:** Tu viens de parler d'entraînement, même si tu dis qu'il n'est pas nécessaire de s'entraîner tous les jours ou quelque chose comme ça. Comment est-ce qu'on s'entraîne pour le Dolomitenmann ?

[00:23:43] **Wendelin Ortner:** Pour le Dolomitenmann, on s'entraîne surtout à pouvoir décoller le plus rapidement possible, ce qui n'est pas le cas pour les autres compétitions. Par exemple, on dit souvent — et je suis aussi moniteur de vol — prenez votre temps au décollage, ne vous précipitez pas, concentrez-vous, rangez bien les suspentes. Pour le Dolomitenmann, cette règle est complètement ignorée, car là, c'est une question de temps et il faut bien sûr s'entraîner

pour ça. Comme un pompier s'entraîne à assembler ses tuyaux le plus vite possible, le parapentiste s'entraîne aussi à décoller le plus rapidement possible. C'est forcément un entraînement qu'il faut faire, et pas juste se dire « voilà comment ça se passe », mais vraiment s'entraîner très souvent, parce que pendant la compétition elle-même, il y a généralement une certaine nervosité, on est un peu excité.

[00:24:33] ...et que ça se fasse automatiquement. Surtout, il faut avoir entraîné ça assez souvent pour avoir fait quelques erreurs pendant l'entraînement, pas juste se dire : « Regarde, ça marche, je l'ai fait trois fois », mais c'est vraiment quelque chose... Enfin, je l'ai entraîné comme j'étais ambitieux pour gagner, j'ai même été sur la pente d'entraînement en pleine nuit et j'ai pratiqué avec une lampe de poche pour que tous les gestes soient tellement bien ancrés que je puisse vraiment les faire par cœur. Et alors, quand il y avait du soleil, en journée, c'était très facile de se lancer.

[00:25:07] **Lucian Haas:** Est-ce que tu as aussi volé de nuit, alors ?

[00:25:09] **Wendelin Ortner:** Alors, on ne peut pas dire ça, bien sûr, j'ai déjà un peu volé de nuit, mais à Grashalmöhe et,

[00:25:17] Le foin était haut. Oui, exactement, c'était sur un terrain privé, c'est ça le beau truc, j'ai grandi dans une ferme parentale où la prairie d'entraînement est juste devant la porte, donc je pouvais aussi sortir rapidement sur la prairie après les tâches quotidiennes pour m'entraîner. Mais un autre entraînement, bien sûr, c'est le décollage, qu'on s'entraîne, et ce n'est pas seulement le décollage, mais tu dois aussi atterrir vite, non, tu n'as pas besoin, si tu voles maintenant, je ne sais pas, en Coupe du monde, tu n'as pas besoin de pouvoir atterrir vite, tu passes au-dessus de la ligne d'arrivée et c'est bon, le gars y arrive, mais aussi pouvoir atterrir aussi vite que possible et sans courbes superflues quelque part, que ça colle bien et entraîner l'angle de glisse, non, combien je peux mettre de gaz en l'air, parce que si tu, si tu actionnes trop l'accélérateur du pied, il peut arriver que tu plonges trop et que tu tombes à court et que tu n'atteignes pas du tout la cible et que tu doives faire le reste du parcours en courant, ce qui prend beaucoup plus de temps qu'en volant, et inversement.

[00:26:19] si tu ne mets pas assez d'accélérateur en volant, tu montes trop haut, ce qui te fait perdre du temps avec la perte d'altitude, donc c'est ce qu'on peut entraîner côté vol et, parallèlement, bien sûr, l'endurance, la course. Et pour ça, j'ai commencé exprès à participer à des compétitions de course et j'ai été super déçu la première fois que j'en ai fait une. Je me disais, je suis bon, et puis je fais cette course et, putain, ils ne ralentissent pas. Je me disais qu'ils allaient finir par ralentir, pourquoi ils s'enfuient si vite, ils ne pourront jamais monter jusqu'en haut de la montagne. Et là, c'était une montée sur un chemin en forêt et au premier virage, ils étaient toujours rapides et j'étais vanné. J'étais tout au fond, genre troisième dernier ou quelque chose comme ça, et j'arrive en haut à la ligne d'arrivée, épuisé, presque dernier. Avant, je pensais vraiment que j'étais un bon marcheur de montagne, mais ils, par contre... Le beau dans tout ça, c'est qu'en haut, ils m'ont quand même tous félicité, ils ont été sympas et m'ont dit : super que tu aies participé, c'est déjà très bien pour une première fois. Ça m'a tellement motivé qu'ils m'ont tout de suite donné des dates pour la prochaine course et comme ça, j'ai...

[00:27:33] Je suis aussi un peu entrée dans la scène des coureurs et j'ai bien progressé, parce que c'est complètement différent de quand on marche ou court juste vite en montagne. C'est vraiment autre chose et j'ai pu m'améliorer, au point de réussir à gagner mon premier Dolomitenmann. Est-ce que tu as déjà gagné une course comme ça ? Oui, mais dans ma catégorie d'âge et sur des petites courses, pas au niveau régional, mais j'ai déjà monté sur le podium plusieurs fois, oui.

[00:28:05] **Lucian Haas:** Pour le Dolomitenmann, si j'ai bien compris, pour le parapente, du moins sur les derniers, au niveau du parcours, les coureurs de montagne arrivent en haut, et en tant que parapentistes, vous n'avez pas besoin de monter la montagne au début, mais vous devez d'abord redescendre une bonne partie de la montagne, et ce de manière assez rapide sur des rochers et des pierres, je dirais.

[00:28:24] **Wendelin Ortner:** Oui, c'était dans ma jeunesse, quand j'avais 20 ou 30 ans, c'était ma discipline préférée. Descendre une montagne, j'adorais ça déjà quand j'étais enfant. J'ai grandi en montagne, il fallait descendre à l'école à pied et je courais si vite que j'avais toujours l'impression de voler. Quand il y avait une crête, je faisais une impulsion vers l'avant et je sautais carrément par-dessus. C'est pour ça que je fais ça depuis tout petit et que j'adore descendre une montagne vraiment vite. Je me souviens même d'histoires où parfois le gardien de la cabane sortait devant la hutte, tout horrifié, pour demander ce qu'il s'était passé. Il pensait que quelqu'un descendait en courant pour chercher de l'aide,

parce que je descendais la montagne si vite et avec autant d'enthousiasme, même à pied.

[00:29:11] Alors, c'est un peu comme si je volais pour moi aussi, comme on dit.

[00:29:14] **Lucian Haas:** Un ami m'a dit, je lui ai raconté que je faisais une interview avec toi ici, et il a dit : « Ah oui, il t'a déjà vue là-haut au décollage, et un casque d'un de tes élèves a roulé jusqu'en bas du décollage, et là, tu as sprinté après pour rattraper ce casque et le récupérer, et il dit qu'il n'avait jamais vu quelqu'un courir aussi vite en descente de montagne. »

[00:29:36] **Wendelin Ortner:** Oui, je peux très bien le faire et il est arrivé souvent que quelqu'un n'ait plus pris son aile, il a pensé au décollage qu'il ne pourrait plus voler, alors je lui ai prêté mon équipement et il m'a dit : « Tu descends avec mon équipement, je descends déjà à pied. » Alors je l'ai aidé en haut, au décollage, à mettre l'aile, et en bas je l'ai encore aidé à la ranger, j'étais aussi rapide à pied.

[00:30:00] Avec le temps, je suis devenu un peu plus lent, on devient plus prudent avec l'âge.

[00:30:05] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a des techniques spécifiques pour la descente, pour pouvoir dire qu'on peut courir aussi vite tout en restant en sécurité ? Quand on a beaucoup d'élan, il faut pouvoir s'arrêter d'une manière ou d'une autre, et le risque de chute est alors aussi important, et tout ça.

[00:30:18] **Wendelin Ortner:** Oui, bien sûr, ça peut aussi finir en tonneau, mais jusqu'à présent, ça m'a juste projeté en avant, mais j'avais aussi de mauvaises chaussures, elles avaient peu de profil, donc c'est déjà une bonne chose d'avoir des chaussures avec une bonne semelle pour descendre. Mais je ne sais pas si on peut vraiment s'entraîner à ça, on peut s'entraîner un peu, mais il faut que ça soit presque inné, comme pour moi, de pouvoir descendre très vite quelque part sur des pierres. Et comme tu viens de dire pouvoir s'arrêter, je viens de me rappeler, lors d'une compétition aussi, je n'ai vraiment plus pu m'arrêter en descendant. C'était une fois pour le 10ème anniversaire, il n'y avait pas d'atterrissage intermédiaire, alors qu'en Limitman il y a normalement un atterrissage intermédiaire où on marche à nouveau, et là il n'y en avait pas, à la place la distance de vol faisait plus de 11 kilomètres et c'était juste en vol plané, et au début je me suis fâché, comment ça va aller, je ne suis pas très lourd physiquement parce que je ne suis pas très grand, je fais seulement 1m66 et je n'ai pas beaucoup de muscles, 58 kilos, comment ça peut aller vite en parapente si le poids manque ?

[00:31:27] Et là, j'ai eu l'idée glorieuse de remplir mon sac à dos au maximum, pas avec des poids, donc des plaques de fer au lieu de planches en bois, j'ai mis des plaques de fer et un sac d'eau, donc j'avais environ 30 kilos d'équipement au décollage. Et avec ça, il fallait aussi descendre à pied jusqu'au premier décollage, et là, je me suis élancé en haut, comme d'habitude, avec ces 30 kilos sur le dos, je ne pouvais plus freiner, je voulais marcher plus lentement et il y avait des lacets, alors j'ai dû descendre tout droit, je ne pouvais pas courir en zigzag, mais tout droit vers le bas, c'est comme par miracle que je ne suis pas tombé et que je ne me suis pas retourné, et celui qui avait commencé à courir devant moi était aussi un Sud-Tyrolien, il savait bien descendre à pied, donc je l'ai dépassé comme s'il était monté, parce que je ne pouvais plus du tout freiner, mais heureusement au décollage, j'ai encore réussi à freiner, donc je suis arrivé très vite au décollage, oui.

[00:32:21] **Lucian Haas:** Tu as raconté brièvement tout à l'heure comment tu t'entraînais la nuit et tout ça, et que ce départ rapide est important. Est-ce qu'on utilise pour ça une méthode de pliage de l'aile vraiment spécifique, pour pouvoir dire : OK, je peux juste le jeter et je sais que tous les suspentes sont triés, et je n'ai plus qu'à courir et il va se déployer derrière moi ?

[00:32:39] **Wendelin Ortner:** Oui, c'est exactement ça. La préparation, quand on emballe l'aile, c'est très important, donc une technique correcte et très consciencieuse a été développée, et nous avons été les premiers à participer, on était en fait des pionniers, et il y avait des méthodes très drôles et variées. Entre-temps, seules quelques méthodes se sont cristallisées comme étant les meilleures, mais il y avait vraiment des techniques bizarres, tout et n'importe quoi, ce que les gens ont inventé, c'était vraiment marrant. J'en ai même vu une avec l'idée qu'avant le décollage, il se tenait au-dessus du parapente pour que les suspentes restent bien sur l'aile quand il l'avait écartée, et puis il passait simplement par-dessus l'aile et des trucs du genre. Donc, des choses intéressantes ont déjà été inventées et je m'en souviens, oui exactement, dans les premières années, ces dernières années c'est comme ça que nous, avec le sellette déjà mis, au décollage

[00:33:35] On devait déjà être prêts au moment du passage de relais, avec le sellette déjà enfilé pour éliminer une source d'erreur, comme oublier de fermer les boucles de jambes ou d'autres boucles sur le sellette, donc on l'enfilait déjà, mais pendant des décennies, il était obligatoire d'avoir tout l'équipement à l'intérieur du sellette. Il fallait donc aussi enfiler le sellette rapidement et, à l'époque, même si tout l'équipement était rangé, j'arrivais déjà à faire moins de 30 secondes, du sac à dos rangé au décollage. Pour ça, il fallait bien sûr que tout soit rangé proprement, que tout soit bien disposé, et ainsi de suite. Et aujourd'hui, c'est beaucoup plus simple. On a le sellette, l'aile derrière le dos, certains mettent juste des élastiques pour que l'aile tombe vite, s'ouvre un peu et hop, on est partis.

[00:34:20] Ça prend moins de dix secondes. Aujourd'hui, c'est la norme pour beaucoup d'entre eux d'être déjà en l'air.

[00:34:26] **Lucian Haas:** Est-ce que ce sont des choses que tu as apprises, notamment en ce qui concerne la méthode de pliage ou comment on peut plier les suspentes pour qu'elles ne forment quasiment pas de nœuds quand on les déplie très vite, et tout ça ? Est-ce qu'il y a des trucs que tu utilises aussi aujourd'hui dans tes vols habituels ou que tu racontes à tes élèves, puisque tu es aussi moniteur, en leur disant : « mieux vaut les plier comme ça, c'est plus facile à déplier » ?

[00:34:47] **Wendelin Ortner:** Absolument, oui. Absolument. On voit bien à quel point certains sont maladroits et ne savent pas manipuler ça. Je me dis toujours : « Mais qu'est-ce qu'il fait là ? » Ça se fait bien plus simplement, et je leur montre bien sûr comment simplifier les choses et éliminer beaucoup de sources d'erreurs.

[00:35:03] **Lucian Haas:** Et c'est quoi ton truc à toi, ou ta technique ?

[00:35:08] **Wendelin Ortner:** Ma technique est en fait assez simple, parce que c'est aussi ce que j'utilise à chaque fois en Hike and Fly. Parfois, on arrive aussi sur un décollage très venteux en Hike and Fly, où tu n'as pas vraiment le temps de poser une aile légère et où tu n'arriverais même pas à t'attacher. Donc, je laisse toujours le sellette attaché à l'aile. Je ne les sépare pas, je décolle déjà attaché. Je le plie en fait tout à fait normalement avec cette technique d'accordéon, mais je ne mets pas les suspentes en petites boucles, mais en très longues boucles. On le pose sur le décollage avec l'aile dessus, pas de la voile avant à la voile arrière, pas si grandement enroulé, je plie ensuite l'aile proprement de la voile arrière vers la voile avant devant, mais aussi à la taille du sac à dos, comme c'est le cas. Je pose le sellette exactement dessus, je me souviens de la façon dont je l'ai posé sans le tordre, et ainsi, en cas de vent, je peux simplement ouvrir une fermeture éclair du sac à dos, monter dans le sellette et ensuite je sépare l'aile.

[00:36:09] Généralement, ça marche, j'ai déjà les commandes de frein en main et je tire juste un peu sur l'aile, je tiens ensuite les suspentes en l'air pour voir les suspentes de direction, pour vérifier qu'il n'y a pas de nœuds dedans. Enfin, pour le Hike & Fly, pour le Dolomitenmann, on ne fait pas ça, on gagne du temps et on regarde bien les suspentes de direction en haut, si c'est bon, alors je suis déjà prêt à décoller.

[00:36:28] **Lucian Haas:** T'est-il déjà arrivé, lors de l'un de ces départs au Dolomitenmann, qu'en dépit de cette superbe préparation, quelque chose tourne complètement mal et que tu te retrouves à attendre une minute pour devoir à nouveau déplier les suspentes ?

[00:36:40] **Wendelin Ortner:** Oui, oui, j'ai tout fait n'importe comment moi aussi. C'est pour ça que j'ai eu l'idée de m'entraîner à ça. Comme je l'ai dit juste avant, à l'entraînement, il ne suffit pas que ça marche trois fois, il faut s'entraîner assez souvent pour aussi remarquer quand ça ne marche pas. Et ça peut arriver précisément pendant la compétition, ça m'est arrivé aussi. À ce moment-là, on a juste envie de se raser le sol, surtout quand on a une bonne équipe devant et qu'on est bien placé dans le classement, et que les secondes s'écoulent, qu'on n'avance pas et qu'on est occupé à défaire des nœuds. Bref, ça ne peut pas être pire que ça. On a vu ces scènes à plusieurs reprises au Dolomitenmann, elles reviennent sans cesse et reviendront encore, où au lieu d'avoir des suspentes en spaghetti au deuxième décollage, on se retrouve avec tout emmêlé.

[00:37:29] Le problème survient surtout au deuxième décollage, alors qu'au premier, comme je l'ai dit, un manque de préparation signifie plutôt qu'on ne s'installe pas correctement. Mais le fait d'avoir un enchevrement peut plus facilement arriver au deuxième décollage, parce qu'il y a la distance de course entre les deux avec l'aile à la main, et aussi l'atterrissage, selon la façon dont l'aile tombe au sol. Le pire cas serait évidemment si l'aile tombe sur la tête, pas quelques suspentes devant ou derrière.

[00:37:57] **Lucian Haas:** Là, il faut vraiment tout réorganiser à nouveau pour savoir que tout est bien...

[00:38:02] **Wendelin Ortner:** est correct.

[00:38:04] Oui,

[00:38:04] **Lucian Haas:** Oui. Alors

[00:38:04] **Wendelin Ortner:** C'est déjà un critère essentiel, et ça m'a coûté au moins deux ou trois victoires que ça ne se soit pas passé comme je l'aurais voulu lors du deuxième décollage. Mais c'est la même chose pour les autres, même pour le meilleur au monde.

[00:38:22] **Lucian Haas:** D'accord. Wendelin, changeons un peu de sujet et remontons loin dans le temps, jusqu'à ton enfance. Tu viens de dire que tu as grandi dans une ferme de montagne. Comment, en grandissant dans un tel environnement, est-ce qu'on finit par avoir envie de voler ?

[00:38:42] **Wendelin Ortner:** Oui, j'en ai déjà parlé plusieurs fois, à propos de la ferme de montagne, parce que je pense que c'était la base pour moi, pour avoir commencé à voler du tout court. C'est pour ça que ça me fascine toujours. La plupart de mes élèves viennent des plaines. Donc, pour eux, l'idée est en fait naturelle : il y a une montagne là-haut et tu veux redescendre en volant jusqu'à l'école, pas à pied. Et bien sûr, ce que je préférais, après être allé en bas à l'école — c'était toujours 300 mètres de dénivelé — c'était de remonter, le vol en altitude, c'est surtout ce que je souhaitais.

[00:39:14] Et voler surtout parce que le chemin n'était pas goudronné à l'époque, on ne pouvait pas aller jusqu'à la maison en voiture, on pouvait y aller, mais c'était vraiment juste un sentier à pied. Avec les charrettes à bœufs, ça passait tout juste, mais sinon, ce n'était pas une vraie route. Et à cause de ça, rien qu'à cause de ça, le fait de voler... mais j'ai aussi été marqué, je pense, inconsciemment, par toutes les nombreuses histoires que mon père me racontait toujours avant de m'endormir. Il me racontait toujours des histoires vraiment très imaginatives sur le vol, comme un aigle qui est arrivé et qui a emporté un petit bonhomme, il s'appelait Josele, et avec lui, l'aigle volait toujours en rond quelque part, puis il se posait quelque part et repartait à nouveau, oui. Je m'en souviens et je voulais toujours ça.

[00:40:01] Et quand je rêve, et que je rêve de voler, si je me concentre très bien dans le rêve, alors je peux voler. Donc quand la concentration baisse, c'est bien sûr dangereux, mais si je me concentre bien, je peux vraiment voler sans rien, sans aucun moyen d'aide. Et j'ai toujours eu ce désir, je voulais toujours voler. Et quand on était enfants à la ferme, on sortait avec l'aile dans la grange à foin et on sautait ensuite dans le foin. Ça n'a marché qu'une seule fois avec l'aile, après elle était cassée et ça n'a pas été très bien reçu. Mais, enfin, tout ce désir de voler, c'est présent chez beaucoup de gens, mais je pense que chez moi aussi, c'est très particulier, le grand-père, mon grand-père voulait aussi voler, pas seulement mon père.

[00:40:50] Et il faut savoir, mon grand-père est né en 1858, donc ça remonte loin, c'est l'époque d'Otto Lilienthal. Je peux seulement imaginer qu'il a peut-être vu un article de journal, et mon grand-père a alors essayé de construire quelque chose de similaire pour décoller. Il voulait aussi s'envoler depuis la ferme de montagne et il a vraiment couru sous la maison, il a couru dans la prairie et probablement, pour mon bonheur, il n'a pas décollé. Parce qu'on sait, à l'époque, si tu volais, les chances de survie n'étaient pas très grandes, mais il a essayé. Le désir de voler était déjà là, chez mon grand-père aussi. Tu as connu ton grand-père ? Non, je ne l'ai pas connu.

[00:41:35] Il est déjà mort de mon époque.

[00:41:37] **Lucian Haas:** Mais son avion, si on peut appeler ça un avion, il est toujours là.

[00:41:42] **Wendelin Ortner:** quelque part chez vous sur le... Je pense que tout a été transformé en bois de chauffage. Tout a été brûlé après que ça n'a pas fonctionné.

[00:41:49] **Lucian Haas:** Ça veut dire que sur la ferme de montagne, tout ce qui n'était plus

[00:41:53] **Wendelin Ortner:** utile

[00:41:55] **Lucian Haas:** était, et ça a vraiment apporté une chaleur en hiver. Est-ce que tu dirais, je veux dire, c'est comment chez toi, tu as aussi plusieurs frères et sœurs. Oui. Est-ce qu'ils volent aussi ? Ou est-ce que ce désir de voler,

c'était toi qui l'as pratiquement maintenu vivant dans cette famille ?

[00:42:14] **Wendelin Ortner:** Non, c'est vraiment seulement chez moi. Un frère a essayé une fois, mais sans que je le sache. Il a pris mon équipement en cachette, ce qui n'était pas une très bonne idée. Et puis il s'est dit : « Tiens, il y a une belle ascendance là-bas ». Il a dû perdre un peu de hauteur, il était en position verticale et a voulu redescendre au même endroit heureusement, mais ça l'a quand même un peu effrayé, alors il a arrêté. Mais sinon, mes frères et sœurs eux-mêmes, ils n'ont aucune ambition de le faire eux-mêmes. Même comme passagers, tout le monde ne veut même pas. Donc non. Tu fais du tandem, mais aucun d'eux n'est jamais monté avec toi ? Si, certains sont montés, mais pas tous. Certains disent non, pas du tout.

[00:42:54] **Lucian Haas:** Mais ils habitaient là-haut, dans cette ferme de montagne. Ils ont dû tous descendre à l'école, les 300 mètres. Oui. Peux-tu expliquer pourquoi tu es le seul à avoir dit : « je veux voler » ? Les

[00:43:10] **Wendelin Ortner:** Je me suis aussi déjà posé la question de savoir pourquoi c'est comme ça. Que ça puisse infecter certaines personnes à ce point, depuis que je peux m'en souvenir, c'est quelque chose qui est en moi. Ce n'est pas arrivé d'un coup. Je n'ai pas vu quelque chose de précis et je me suis dit : ah, maintenant je veux aussi voler. Quand j'ai commencé le parapente, je n'avais jamais vu de parapentiste avant. J'ai juste vu une photo. Ah, regarde, il y a un parachute, tu peux descendre de la montagne avec et le parachute est déjà ouvert avant d'être en l'air. Qu'est-ce qui peut bien se passer d'autre ? Et ça a suffi pour moi. J'ai vu ça, d'accord, je le fais tout de suite. Je voulais toujours le faire. Et il y avait déjà des deltaplanistes, ils existaient avant, mais ça ne marchait pas pour moi parce que je n'avais pas encore de permis et qu'est-ce que tu fais avec un vélo et un deltaplane pour monter en montagne, c'est un peu compliqué. Donc j'ai juste vu une photo de parapente.

[00:43:57] Alors j'ai dit, regarde, ça, je voulais toujours le faire. Combien de fois j'en ai parlé en faisant de l'alpinisme aussi, ce serait juste génial si tu avais un parachute, tu pourrais le déployer et descendre en volant. Alors, j'ai toujours...

[00:44:13] j'en ai toujours parlé et j'ai toujours voulu le faire. Et pourquoi ce n'est pas le cas pour les autres, ils ont aussi dit qu'ils voulaient planer, mais je pense simplement que peut-être ils sont plus prudents ou quelque chose comme ça, qu'ils ont un peu plus d'appréhension, mais moi je voulais le faire à tout prix. Je me suis dit que j'aurais fait n'importe quoi pour ça. Enfin, je voulais absolument le faire,

[00:44:34] **Lucian Haas:** Oui. Étais-tu en quelque sorte le rêveur de la famille ?

[00:44:38] **Wendelin Ortner:** Oui, je l'suis sans doute encore, oui, exactement. Et j'ai des rêves, peut-être que je suis aussi, j'ai toujours été quelqu'un de très imaginaire, ça a aussi toujours été difficile pour moi à l'école, je m'écarterais souvent du cours, je n'étais pas toujours concentré parce que j'étais ailleurs, souvent avec mes pensées, et ça tournait souvent autour du vol et tout ça, et c'était un désir si fort que ce rêve se réalise encore, enfin, je suis tellement content et si heureux, je sais que j'apprécie énormément aujourd'hui encore de pouvoir voler et ce n'est pas une évidence pour moi, c'est presque quelque chose de sacré pour moi et j'en profite tout simplement, j'aime tellement être dans les airs, c'est comme toutes ces histoires, les livres pour enfants, les livres de contes qu'il y avait avec Aladin et tout ça avec le tapis volant, donc quand je dis : regarde, maintenant je monte dans mon hamac volant et maintenant je vais voler là-bas au-dessus des montagnes et je vais planer là-bas, c'est comme ça que je le ressens, ce n'est pas une question de performance pour moi, mais simplement,

[00:45:43] de survoler le paysage.

[00:45:46] **Lucian Haas:** Tu as dit que tu en avais déjà beaucoup rêvé quand tu étais enfant. Comment ça a été quand tu as vraiment décollé en parapente pour la première fois ? Était-ce une sensation absolue, ou est-ce que ça correspondait peut-être pas du tout à ton idée de rêve du vol, parce que tu as pratiquement juste glissé au-dessus des brins d'herbe avec ces vieux sacs, en descendant juste comme ça, et qu'on ne pourrait peut-être même plus appeler ça du vol avec le recul d'aujourd'hui ?

[00:46:10] **Wendelin Ortner:** Avec le recul, peu importe que ce soit été court ou long, mais je me rappelle très bien mon premier décollage : au premier instant, j'ai même eu peur parce que ce n'était pas du tout prévu. On était sur le site d'entraînement et au début, c'était juste une prairie relativement plate où on déploie l'aile et on court juste, sans décoller.

Et là, je commence à courir pour la toute première fois et je décolle déjà, parce que la situation était la suivante : il n'y avait pas beaucoup de parapentes, c'était juste un Maxi,

[00:46:44] C'étaient des ailes de démonstration, je devais les partager avec un collègue, un autre participant au cours, il pesait 110 kilos et moi je pesais à peu près 56 kilos. OK, une aile de même taille et le moniteur criait tout le temps : cours, cours, OK. Quand je suis arrivé à mon tour, j'ai déployé l'aile et j'ai couru comme je pouvais. Et puis je me suis élancé, j'étais en l'air et là, il n'a rien dit.

[00:47:14] et j'avais déjà décollé de quelques mètres et tout le premier instant a été plutôt terrifiant, merde, qu'est-ce qui va se passer maintenant ?

[00:47:24] Mais j'étais, enfin, je n'avais volé que 4 mètres à l'instant, je me suis reposé et puis rien, direct à nouveau en hauteur et encore et encore et encore, et à chaque fois je me suis précipité pour réussir à décoller de quelques mètres à nouveau. L'addiction était encore plus forte à ce moment-là.

[00:47:43] **Lucian Haas:** Si tu compares ça avec les autres participants du cours, est-ce que tu dirais qu'avec ton grand rêve de voler et tout ça, tu avais peut-être même une sorte de talent particulier pour ça ?

[00:47:55] **Wendelin Ortner:** Oui, je dirais bien que oui. Je l'ai aussi vu chez les autres participants, quand on regarde ça avec le recul. Enfin, j'étais très motivé, j'en tirais tellement de plaisir et mon grand avantage — c'est aussi ça le talent — c'était que les départs étaient, à l'époque, très, très raides. Je me souviens de la pente d'entraînement, de la vraie pente d'entraînement où on a dit : « maintenant, on peut décoller », elle était tellement raide que la aile ne restait pas posée toute seule, elle glissait. Les autres collègues du cours devaient toujours tenir la aile pour qu'elle ne glisse pas. Et moi, ayant grandi dans une ferme, dans des pentes assez raides, je n'avais aucun problème à tenir debout et à partir, et c'était mon grand avantage : je n'avais pas peur parce que j'étais bien debout là-haut.

[00:48:44] Et les autres, ils n'osaient presque pas se lever, ils s'accrochaient aux touffes d'herbe pour ne pas dévaler la pente, et là, l'instructeur de vol dit : « Et maintenant, cours ! » Et c'était peut-être là mon avantage en termes de talent, clairement sur la pente d'entraînement. Et je suis monté là-dessus parce que le deuxième jour, il y avait toujours celui de 110 kilos avec lui, il avait déjà mal quelque part, et du coup, j'avais la aile pour moi tout seul, et je suis resté à courir pratiquement avec ma propre aile, tout le temps, en haut et en bas, sans me fatiguer, sans avoir faim ni soif, je ne pouvais pas m'arrêter, oui, comme un petit enfant, encore une fois, encore une fois, encore une fois.

[00:49:22] Accro à la voile. Tu l'es ?

[00:49:23] **Lucian Haas:** encore aujourd'hui ?

[00:49:24] **Wendelin Ortner:** Oui, toujours. Pour moi, c'est vraiment pénible de ne pas avoir un parapente en main pendant une longue période. Et il ne faut pas que ce soit un grand vol, quelques centimètres de décollage suffisent, juste un petit saut, et si je ne fais qu'expliquer aux élèves sur la pente d'entraînement et que je leur dis : « je vais vous montrer ça », et que je vole juste quelques mètres dans les airs, ça va à nouveau. Sinon, il peut arriver que je ne sois pas aussi détendu, oui.

[00:49:51] **Lucian Haas:** Tu travailles aujourd'hui comme moniteur de vol, et si j'ai bien vu, juste cette année, c'est quasiment ton année anniversaire, c'est la 25e, si j'ai bien calculé.

[00:50:01] **Wendelin Ortner:** Oui, comme instructeur de vol, exactement. Et pour mon avion, c'est aussi le 35e.

[00:50:07] **Lucian Haas:** Super. Quoi

[00:50:08] **Wendelin Ortner:** Qu'est-ce qui te fascine dans ce métier ? Moniteur de vol. Je n'ai jamais voulu être moniteur de vol, je m'en souviens encore, lors de l'inscription au cours de moniteur, je me rappelle qu'on nous a demandé pourquoi on voulait devenir moniteur de vol, et ma première phrase a été : je ne veux pas du tout.

[00:50:23] **Lucian Haas:** Pourquoi l'as-tu fait alors ?

[00:50:25] **Wendelin Ortner:** Oui, exactement, la question est venue là, parce que j'avais déjà vu comment ça se passait, ou lors de mon propre cours, je me souviens, le premier jour lundi, on était huit, et trois jours plus tard, le cours

était déjà fini, il n'en restait que la moitié, pas parce qu'ils ne voulaient pas, mais parce qu'ils ne pouvaient plus, ils avaient tous été éliminés d'une manière ou d'une autre. Je me suis dit : je ne ferai pas ce genre de boulot.

[00:50:49] si tu as que des blessés en permanence, et je ne veux pas que quelqu'un se fasse mal ou se blesse, je me demande si on peut supporter ça, mais alors il y a eu une fois où j'ai donné un coup de main à l'école de vol à l'époque, à Siljan, et c'était tellement amusant, j'ai tellement ri, enfin j'ai vraiment, on s'est tellement amusés pendant le cours et on a tellement ri que j'avais mal au ventre à force de rire, enfin des courbatures, et ça m'a finalement décidé à devenir moniteur de vol. C'était aussi comme ça, je me souviens quand j'étais sur la pente d'entraînement, quand j'ai commencé à voler moi-même, j'ai tout de suite aidé les autres, pour mettre les ailes, les orienter, et comment s'attacher, je leur ai montré comment faire, enfin la plupart du temps aussi sur les décollages, quand il y avait encore quelqu'un sur le décollage, je suis resté la plupart du temps là, et si quelqu'un avait des problèmes et que je voyais qu'il n'arrivait pas à décoller, alors je l'ai encore aidé, et j'ai encore porté l'aile en haut, et encore mis au sol, enfin c'est dans ma nature, par instinct, que je veux que l'autre vole aussi, pas seulement moi, on regarde simplement, il n'arrive pas à décoller, il a besoin d'aide, et puis on décolle, enfin je ne peux pas faire ça, et c'est pour ça que j'aide la plupart du temps les autres encore sur le décollage, et c'était pour moi jusqu'à aujourd'hui en fait toujours comme donner un petit coup de main à quelqu'un pour qu'il puisse aussi le faire, le vol.

[00:52:05] **Lucian Haas:** Un instructeur de vol passionné. Combien d'élèves as-tu formés pendant tout ce temps, à peu près ?

[00:52:12] **Wendelin Ortner:** Waouh, alors j'ai vraiment essayé de faire une statistique approximative l'année dernière, il faut aussi les prendre en compte à l'école de pilotage, et j'ai fait le tour, et j'arrive à un calcul d'environ 4 000, donc. 4 000 ? 4 000, oui. C'est vraiment dingue, oui. Alors, ils ne sont pas tous restés, mais ils ont fait une sorte de cours, que ce soit un cours d'initiation ou autre chose, donc environ autant, oui. On peut alors imaginer combien de décollages et d'atterrissages cela représente quand ils ont obtenu leur brevet, c'est déjà beaucoup, oui.

[00:52:46] **Lucian Haas:** Est-ce que ce n'est pas assez pour que tu puisses dire que tu as infecté des milliers de personnes avec le virus de l'aviation, et peut-être leur avoir transmis mon idée du vol ?

[00:52:57] **Wendelin Ortner:** Oui, je n'en ai pas vraiment conscience, mais comme tu me le demandes maintenant, je n'y ai pas encore réfléchi, parce que je pense toujours à la suite, au prochain cours, à ce qu'il y aura de nouveau, et c'est toujours repartir de zéro, mais je n'y ai pas pensé comme ça. Mais c'est vrai, quand on y pense, on a accompli énormément, oui. C'est un travail très exigeant aussi, même si ça peut être très beau, c'est aussi un travail très responsable, et quand on y réfléchit, c'est vraiment, wow, énorme, oui.

[00:53:34] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il y a eu des situations ou des périodes dans ta vie d'instructeur de vol où tu as remarqué que ton métier te prenait peut-être même le plaisir de voler ?

[00:53:44] **Wendelin Ortner:** Eh bien, ça ne m'a jamais enlevé le plaisir de voler, même s'il y a eu des fois où quelqu'un s'est blessé, par exemple pendant un cours, ou quelque chose du genre. Pour moi, c'était toujours le cas : quand j'allais voler à nouveau, tout était à nouveau parti, ou quelque chose comme ça, et le plaisir était bien là. Mais le fait de ne plus vouloir être moniteur de vol, ça, bien sûr, il y a toujours des phases, il y en a dans n'importe quel métier à un moment donné, où on en a marre, ou c'est trop, ou que ça peut être accablant, ces moments existent évidemment, mais heureusement, ce ne sont que des moments, et ils sont toujours rattrapés par les expériences joyeuses et tout, et d'une certaine manière, j'ai aussi la capacité d'oublier assez vite les mauvaises expériences, je trouve ça vraiment fascinant.

[00:54:33] Quand on me demande souvent quelles ont été les pires expériences, je dois vraiment réfléchir. Avec le temps, certains événements me reviennent souvent, et je pense être capable de relativiser assez bien, je crois que c'est aussi une qualité importante : pouvoir oublier et simplement se réjouir des choses, à chaque fois qu'elles se reproduisent, voir que ça marche, que ça roule, et apprécier le côté positif et la joie que ça procure. Mais je suppose aussi que c'est lié au fait que je n'ai vraiment jamais vécu de situation vraiment grave, comme quelqu'un qui se serait écrasé pendant un cours avec moi, qui serait devenu tétraplégique ou même mort, par chance. Enfin, je ne connais ça que par des collègues instructeurs de vol, il y en a souvent qui arrêtent ce métier après, parce qu'ils n'arrivent pas à surmonter ça.

[00:55:20] et après une telle expérience, mais je dois dire que je fais partie des chanceux, parce qu'on ne peut pas choisir ça, on n'a pas ça entre les mains, si quelque chose arrive ou non. Souvent, tu ne peux que donner des instructions par radio, et si ça fonctionne du tout, alors aussi dans la situation, la radio, la communication et tout le reste, et là, il te faut aussi un ange gardien. Et je fais vraiment partie des chanceux qui n'ont jamais vécu une situation aussi grave que pour me dire : maintenant, je laisse tomber ce métier.

[00:55:48] **Lucian Haas:** Est-ce que ton approche du métier a changé au fil des années, peut-être à cause des nouvelles techniques d'enseignement, mais aussi des nouvelles technologies et du matériel disponible ? Est-ce que ça a évolué au point que tu te dis, en tant qu'instructeur de vol, que tu dois penser différemment ou aborder les choses d'une autre manière ?

[00:56:05] **Wendelin Ortner:** Oui, tout le temps, oui tout le temps, et j'adore ça, enfin j'aime toujours me perfectionner et me former, j'aime bien quand je vois encore quelque chose comme « ah, ça se fait différemment maintenant », et ainsi de suite. Je lis aussi toujours des articles fascinants, ou tes articles aussi, et je fais ça depuis le début. Je me souviens qu'avant, j'étais au club à Lienz, et on avait un magazine du club, et j'ai même écrit un article, assez provocateur, avec pour titre : « Adieu le brevet ».

[00:56:36] En fait, quand on lisait le contenu, ce n'était pas pour dire qu'il ne fallait pas du tout faire de formation, mais plutôt que ça ne sert à rien d'avoir passé un brevet il y a 20 ans et de penser que ça suffit, parce qu'il faut toujours se perfectionner soi-même, il y a toujours de nouvelles choses, et qu'il faut se former en continu, et ainsi de suite. Et beaucoup de choses, je dois aussi le dire, je les ai souvent apprises auprès d'élèves. Je fais aussi des cours de perfectionnement où viennent des pratiquants avancés, comme par exemple le décollage parfait en arrière ; je ne me suis pas appris ça tout seul bien sûr, je l'ai appris auprès d'élèves qui venaient de régions comme l'Alsace ou ailleurs, des pilotes de la Moselle ou quelque chose comme ça, qui ont des sites de décollage vraiment incroyables, où on dirait qu'ils s'envoient dans les montagnes ou je ne sais quoi, qui décollent avec une telle trajectoire, ils maîtrisent super bien ça, et ils m'ont montré comment ça se fait vraiment bien. Donc j'ai souvent adopté leurs techniques ; ce n'était pas seulement le prof qui apprenait aux élèves, mais c'est aussi l'inverse, que les élèves, pas forcément les débutants complets qui n'y connaissent rien en parapente, mais qu'ils apprennent aussi des choses ou montrent souvent : regarde, ça passe aussi par là, ou regarde, on peut aussi faire une vrille là-bas, je n'y avais même pas pensé, et pourquoi ça marche ? Qu'on puisse apprendre des pilotes qui viennent de l'extérieur.

[00:57:54] et j'adore ça, je trouve ça vraiment super quand on se sent validé en retour sur sa façon de faire, de savoir qu'on fait les choses correctement, ouais.

[00:58:04] **Lucian Haas:** Tu as déjà dit tout à l'heure que tu as beaucoup d'élèves pilotes qui viennent des plaines, ou je dis, entre guillemets, des plaines, ça peut être des collines ou autre chose. Oui,

[00:58:12] **Wendelin Ortner:** Oui, oui.

[00:58:13] **Lucian Haas:** Si tu as vraiment des élèves et des élèves pilotes différents là-bas, est-ce qu'il y a une différence reconnaissable, perceptible ? Est-ce que tu peux voir chez un élève pilote que c'est un typique habitant des plaines, qui vient vers moi pour des cours d'initiation, ou que c'est un typique habitant de la montagne ? Enfin, est-ce qu'on peut le voir, le ressentir en tant que moniteur de vol ?

[00:58:35] **Wendelin Ortner:** Maintenant, c'est moins le cas, mais pour les débutants, c'était clair : pas les pentes d'entraînement, qui étaient très raides, aujourd'hui les pentes d'entraînement sont plutôt plates et moins abruptes, donc il y avait déjà des différences sur la façon de se débrouiller en montagne, mais c'est plus le côté physique, pas l'enthousiasme. Je trouve ça passionnant de voir comment les gens qui viennent en montagne pour voler sont déjà enthousiasmés rien qu'en voyant le paysage, les montagnes, ça les motive aussi, et pour beaucoup, c'est le "wow". Il y en a bien sûr d'autres pour qui c'est décourageant, comme descendre dans une vallée avec des montagnes à côté, et une partie, donc ceux qui trouvent ça effrayant, c'est peut-être là la grande différence.

[00:59:22] On a grandi dans les plaines et dans les montagnes, parce que pour nous, les montagnes sont normales. Pour quelqu'un qui ne vient pas de la montagne, je pense que ce n'est pas seulement source de joie, mais aussi imposant. Une montagne comme celle-là, genre, comment je suis censé descendre ? Mais l'air est le même, il n'y a pas de cailloux qui

flottent dans l'air.

[00:59:46] **Lucian Haas:** Tu as dit tout à l'heure que tu oublies très vite les trucs négatifs. Et quels sont les trucs positifs, les super moments, dont tu penses que tu ne les oublieras pas si vite ? Qu'est-ce qui t'est resté particulièrement en mémoire, ces moments auxquels tu aimes particulièrement repenser ?

[01:00:02] **Wendelin Ortner:** Oui, d'abord, c'est chez moi, la façon dont j'ai volé là-bas, et puis je me suis rendu compte qu'on pouvait aussi décoller chez moi, juste à côté de la maison. C'était donc mon deuxième parachute que je possédais, qui n'était même pas un parachute, mais qui pouvait vraiment voler. C'était un profil de parapente, et le truc pouvait voler. Et j'ai réussi, au printemps, à décoller juste à côté de la maison de mes parents et à prendre de la hauteur sans faire de vrille. Et de monter vers les nuages, là où tu as toujours rêvé en enfant : à quoi ça doit être là-haut, près d'un nuage ? Et puis monter vers le nuage, faire une traversée de vallée vers une montagne, passer au-dessus du sommet, revenir et atterrir à nouveau devant la porte de la maison.

[01:00:46] À ce moment-là, je me suis dit que je pouvais être tué et mourir, j'étais l'homme le plus heureux du monde. On ne peut pas vivre quelque chose de plus beau, j'étais complètement transporté. C'était déjà fascinant pour moi, c'était vraiment un moment fort, parce que je n'aurais jamais cru que ce soit possible avec un simple morceau de tissu à l'époque. Et c'est aussi ce qui me motive encore aujourd'hui, une autre raison de ma motivation, c'est que j'aime toujours autant voler, parce que cette évolution continue. Les ailes, c'est tellement amusant avec l'équipement actuel. J'adore tellement mon équipement High-Can-Fly que je ne peux pas le laisser traîner quelque part, je dois aller voler, parce que c'est exactement ce que je m'étais toujours imaginé à l'époque : un équipement beau et léger que tu portes en montant sur la montagne, qu'on ne sent pas sur le dos, et qui est si simple à décoller et si simple à atterrir, et oui,

[01:01:46] Tu peux mettre tes mains dans tes poches et descendre en volant, et le truc fonctionne, et je n'ai pas besoin d'avoir constamment peur que tu atterrisses dans un ruisseau ou que tu restes coincé dans les arbres. Ça existe maintenant, donc ce matériel qu'il y a aujourd'hui, c'est aussi pour moi une motivation essentielle et ce que j'adore, parce que j'ai vécu toute cette évolution, depuis les toutes premières, comme je disais, loques qui étaient traînées quelque part, des matelas, mais la fascination du vol était la même à l'époque. Je me souviens aussi du premier vol où je suis resté 10 minutes en l'air, les élèves d'aujourd'hui rigolent si tu dis que tu as volé 10 minutes, mais à l'époque, on passait des appels, pas avec un portable, mais vraiment avec un téléphone, avec le cadran, avec le fixe, quelqu'un m'a raconté que j'étais resté 10 minutes en l'air, que j'avais volé aussi longtemps, donc c'était déjà une sensation aux débuts, mais, comme je l'ai dit, quelques secondes étaient tout aussi sensationnelles pour moi à l'époque, mais ce premier vol, il reste gravé dans ma mémoire et juste au pas de la porte, c'est la région où tu n'étais que jamais que tu étais allé à pied quand tu étais enfant, que tu connais très bien, comme ta poche de veste, et puis là, tu voles au-dessus, tu montes sur la montagne, là où j'étais monté à pied avant, et puis tu voles au-dessus de la crête, vers le sommet, et

[01:03:07] faire du vol, enfin, j'ai même utilisé ça pour chercher des moutons sur la ferme en parapente ou quelque chose comme ça, donc tu voles partout et quand on était enfant, on était en déplacement comme berger dans les Alpes, et maintenant tu peux le faire depuis les airs, on en a toujours rêvé, là il faudrait voir tout de suite par-dessus la colline, jusque dans le creux derrière, et puis tu tournes avec l'aile, il y a un mouton, il y en a encore un, OK, ça marche, ils sont tous là et ça va beaucoup plus vite en quelques minutes et sans effort. Je trouve ça toujours complètement fascinant.

[01:03:39] **Lucian Haas:** C'étaient tes super expériences de l'époque, mais si tu regardes en arrière aujourd'hui, c'était quoi ton dernier grand moment "wow" en vol ?

[01:03:48] **Wendelin Ortner:** J'en ai eu un hier, par exemple. Hier, c'était une journée magnifique, dimanche, la météo prédisait déjà que ça serait parfait pour le Hike and Fly. Comme je suis chez ma copine à Salzborg en ce moment, on est allés au Schafberg, une montagne magnifique là-bas, et le sommet était enneigé. Le dernier tiers de la hauteur était tout blanc de neige, alors qu'en bas, la forêt avait encore ses couleurs d'automne, le feuillage était encore là avec ces jolies teintes orangées, et on voyait la forêt et le lac en bas. Et puis on est montés, et ça ressemblait à si tu étais dans l'Himalaya. La température était aussi un peu fraîche, avec le vent pendant la montée, on se disait qu'on gravissait une montagne au Tibet ou quelque chose comme ça. On est montés jusqu'au sommet, et puis on a juste fait le vol de descente au-dessus du Wolfgangsee pour atterrir. On était deux aussi, et c'était wow.

[01:04:41] Alors, c'était ma dernière expérience "wow". Heureusement, j'en ai eu beaucoup d'autres, il y a quelques semaines on était aussi dans les Dolomites et ma copine, qui ne vole pas encore depuis très longtemps, elle n'a même pas un an de vol, on a décollé au Kohlroddella. Il y avait beaucoup de pilotes là-bas, on a tous vu qu'il faisait beau, mais ce n'est pas mon truc d'aller au décollage quand il y a autant de pilotes. Je me suis dit, merde, ils arrivent encore, on va finir par décoller en plein milieu de la cohue, ce n'est pas mon truc de décoller avec 100 autres pilotes. Et puis ils ont décollé devant et il y a eu du vent arrière au décollage, et comme on décolle relativement bien, on est partis avec le vent arrière et on s'est retrouvés tout seuls. On a décollé à deux, zéro personne, on était là-haut bien au-dessus de 3000 mètres, direction la Marmolada en ligne droite et puis, wow, c'était vraiment une expérience de dingue. Il y avait pas savoir combien, 200, 300 pilotes là-bas et on était juste nous deux, tout seuls, qui avons décollé avant le décollage et hop, direction la Marmolada en ligne droite, et on a direct récupéré la reine,

[01:05:47] sur le sommet de la Marmolada, et puis on a atterri dans la vallée de Garda aussi, donc c'était un rêve. J'ai énormément de moments forts, oui, même le matin souvent, quand je ne fais que descendre à travers la brume haute, il y a encore des lambeaux de brouillard et en dessous on plane avec le lever du soleil et wow, pour moi c'est magnifique, oui.

[01:06:09] **Lucian Haas:** Tu m'as écrit dans un e-mail que tu adores les bulletins météo. Oui. Pourquoi ?

[01:06:14] **Wendelin Ortner:** Oui, parce qu'avant, ça n'existait pas vraiment. J'ai grandi à une époque où il n'y avait pas d'ordinateurs, tu ne pouvais pas rester chez toi et te connecter sur un ordi. Il y avait un service de ligne téléphonique à l'aéroport où tu pouvais appeler, c'était une annonce automatique, le rapport météo sortait directement du contrôle et il était toujours considéré comme général. Et à un moment donné, soudainement, il y a eu des rapports météo qui pouvaient distinguer, sur une zone de 15 kilomètres, que la météo devait être différente là-bas, que la météo sur la montagne de vol pouvait être différente par rapport à une autre qui n'est qu'à 10 kilomètres de là. Et là, je me suis dit : comment c'est possible ? C'était pour moi un truc de dingue, une expérience, j'adore ça. J'adore parce qu'on a toujours voulu des rapports météo un peu plus détaillés, qui conviennent aux pilotes de parapente. Ça m'aide toujours, parce que le rapport général est déjà bien, car la situation météo dans les prévisions est très souvent la même, générale, mais il y a quand même des jours où tu peux voler et d'autres où tu ne peux pas du tout. Et dans ces rapports météo locaux, ces rapports détaillés, tu peux maintenant lire ça dans le bulletin météo, tu n'as même pas besoin d'être super malin et de deviner comme c'était l'usage avant : "Allez, on va voir, on regarde la météo au décollage, peut-être que ça va ou peut-être que ça ne va pas". Aujourd'hui, la plupart du temps, ces rapports météo sont justes quand on a le plus récent, et j'adore ça. Pour moi, c'est tout, wow, de la technologie que j'adore vraiment, j'aime ça, ou être en haut au décollage et savoir comment le vent souffle en bas à l'atterrissage, c'était toujours ça...

[01:07:56] Les systèmes de brise de vallée en montagne, ça n'existait pas avant, on s'en est toujours souhaité, pendant des décennies, qu'une telle chose soit possible et aujourd'hui on peut s'y référer, on peut même vérifier en plein vol comment le vent souffle quelque part et c'est pour ça que j'aime tant ça, parce que la météo est l'un des facteurs les plus importants quand on va voler et surtout quand on veut rester en vie, et il y a maintenant beaucoup plus de possibilités pour que je puisse voler, c'est-à-dire que je monte sur une montagne et que je doive redescendre, ça arrive très rarement de le savoir à l'avance.

[01:08:26] **Lucian Haas:** À quelle fréquence est-ce que ça arrive quand même que, parce que tu as grandi à la montagne et que tu as peut-être une autre intuition pour l'évolution de la météo et tout ça, que tu remarques des trucs que ces bulletins météo ne détectent pas ou ne modélisent pas encore ?

[01:08:42] **Wendelin Ortner:** Ça arrive quand même. C'est simplement une question d'expérience accumulée sur des années en tant que pilote. On regarde le ciel tous les jours et, souvent, dès le matin, quand on ouvre les rideaux de la chambre et qu'on regarde par la fenêtre, on se dit : « Ah, regarde là-bas, le Riebelstaud bouge comme ça ou comme ça, et le ciel a cet aspect, le nuage a cette forme... ». En fait, la météo a annoncé telle chose, mais si le nuage a cet aspect et qu'il se déplace un peu vite, on peut souvent le voir d'un seul coup d'œil. Beaucoup diraient que c'est de l'intuition, de l'inconscient, mais c'est simplement des années d'expérience. On le voit souvent d'un seul coup d'œil, même si, comme je l'ai dit, parfois la météo dit la même chose : ça colle ou ça ne colle pas.

[01:09:27] **Lucian Haas:** Bien, Wendelin, merci pour tes récits très intéressants sur tes 35 ans de pratique, 35 ans de "Dolomitenmann", 25 ans de moniteur de parapente ; il y a énormément de choses qui se rejoignent dans ces deux histoires et on n'a probablement fait qu'effleurer la surface de tout ce que tu pourrais encore raconter comme petits détails et petites expériences. Merci pour ça. Je t'en prie, avec plaisir. Et je te souhaite que, je ne sais pas combien de temps tu vas encore le faire, que durant la suite de ta carrière de moniteur, tu puisses toujours dire que tu ramènes tout le monde sain et sauf au sol, pour que tu ne perdes en aucun cas ton plaisir de voler à cause de mauvaises expériences.

[01:10:11] **Wendelin Ortner:** Ça me fait plaisir, c'est ce que je souhaiterais aussi, oui exactement. Pour l'instant, je ne peux pas imaginer arrêter de voler. Je dis toujours que je veux encore voler à 90 ans, c'est l'objectif principal. Ce n'est pas un objectif de gagner une compétition ou d'être bon, mais de rester en bonne santé en volant et d'y prendre du plaisir.

[01:10:30] **Lucian Haas:** À 90 ans, c'est bien. On pourrait se donner rendez-vous, on n'est pas obligés d'attendre 90 ans, mais si tu as peut-être 80 ans, on fera le prochain podcast. Oui, mais au sommet d'une montagne en Hike and Fly, ça marche. Ça, c'est sûr, et on parlera du Hike and Fly à un âge avancé. Et c'est moi qui choisis la montagne. Excellent.

[01:10:56] Podz-Glitz est le podcast du blog de parapente Lu-Glitz. Je suis le producteur des deux offres. Je m'appelle Lucian Haas. Lu-Glitz est disponible en ligne sur www.Lu-Glitz.blogspot.com. Lu-Glitz s'écrit l u moins g l i d z. Sur Lu-Glitz, vous trouverez également les notes de l'épisode de ce podcast ainsi que quelques liens complémentaires. Si vous êtes déjà un contributeur de Podz-Glitz et Lu-Glitz, merci. Sinon, s'il vous plaît, soutenez-moi pour continuer à servir la scène du parapente. En tant que journaliste indépendant, j'y investis beaucoup de temps et cela doit être financé d'une manière ou d'une autre. D'autant plus que ce n'est pas un projet de loisir, mais une partie de mon travail dont je vis.

[01:11:42] En tant que contributeur de Podz-Glitz et Lu-Glitz, vous n'avez aucune obligation. Il n'y a qu'une seule règle simple : vous pouvez donner quand, aussi souvent et autant que vous voulez. Cela peut être une contribution ponctuelle ou récurrente. C'est vous qui décidez.

[01:11:59] Les contributions sont tout simples via PayPal ou par virement bancaire. Vous trouverez toutes les données nécessaires sur mon blog Lu-Glitz, plus précisément sur la page Soutenir.

[01:12:09] À la prochaine. Ciao.