

Riesenrad

Podz-Glidz 138 — Roland Brunnbauer

Published	2024-07-05
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-138-riesenrad-roland-brunnbauer
Duration	01:24:48
Speakers	Lucian Haas, Roland Brunnbauer
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0138-riesenrad-roland-brunnbauer.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	72 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	21
Show notes	21
Transcript	22
Français	38
Show notes	38
Transcript	39

Deutsch

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

Show notes

Roland Brunnbauer ist vom Riesenrad im Wiener Prater geflogen. Auch sonst verfolgt er außergewöhnliche Flugprojekte

Wenn das Gleitschirmfliegen in die Medien kommt, hat das in der Regel mit Unfällen zu tun. Roland Brunnbauer hat kürzlich einmal gezeigt, dass es auch anders geht.

Roland, in der Szene bekannt als Acroli, ist oben auf einer Gondel des großen Riesenrads des Wiener Praters gestartet, von dort knapp 70 Höhenmeter in die Tiefe geflogen und dann sanft auf einer Wiese gelandet. Die spektakulären Bilder haben es weltweit in viele Nachrichten geschafft.

Der Flug dauerte weniger als eine halbe Minute. Die Planung und Vorbereitung für das Projekt hingegen mehr als ein Jahr. Was dabei so alles bedacht werden musste, und welche Hürden es zu überwinden galt, das erzählt Roland in dieser 138. Folge von Podz-Glitz.

Im Gespräch geht es auch darum, was ihn immer wieder zu ungewöhnlichen Stunts mit dem Gleitschirm treibt. Der 31-jährige ist einer der besten Acro-Piloten Österreichs und hat aus seiner Passion auch eine Profession gemacht. Als Initiator des Vereins Austrian Acro League verfolgt er zudem das Ziel, das Acro-Fliegen in der Gleitschirmszene breiter zu verankern.

Weitere Themen sind das Show-Fliegen im Team Airbound mit seinem Flugpartner Norbert Winkler und die hoch-spannende Geschichte, wie Roland einmal nach einem missratenen D-Bag-Absprung vom Helikopter fürchten musste, von Haien gefressen zu werden.

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:

Track: Skating on the Uppers | Künstler: National Sweethearth

Youtube Audio Library

<https://youtu.be/0x1Bp-kni4o?si=WdtubCcgnYpjaOcX>

Lu-Glitz LINKS:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
-

Roland Brunnbauer LINKS:

- Homepage Roland Brunnbauer: <https://rolandbrunnbauer.at/>
 - Instagram: https://www.instagram.com/acroli_/
 - Facebook: <https://www.facebook.com/rolandbrunnbaueracro>
 - Youtube: <https://www.youtube.com/@ACROLI>
 - Austrian Acro League: <https://acro-austria.at/>
 - Synchro-Team Airbound: <https://rolandbrunnbauer.at/synchro-team/>
-

Wenn das Gleitschirmfliegen in die Medien kommt, hat das meistens mit Unfällen zu tun. Roland Brunnbauer hat kürzlich einmal gezeigt, wie es auch anders geht.

Roland, in der Szene bekannt als Acroli, ist von einer Gondel des großen Riesenrads des Wiener Praters gestartet, knapp 70 Höhenmeter in die Tiefe geflogen und dann sanft auf einer Wiese gelandet. Die spektakulären Bilder haben es weltweit in viele Nachrichtensendungen geschafft.

Der reine Flug dauerte weniger als eine halbe Minute. Die Planung und Vorbereitung für das Projekt hingegen mehr als ein Jahr. Was dabei so alles bedacht werden musste, und welche Hürden es zu überwinden galt, das erzählt Roland in dieser 138. Folge von Podz-Glidz.

Im Gespräch geht es auch darum, was Roland immer wieder zu ungewöhnlichen Stunts mit dem Gleitschirm treibt. Der 31-jährige ist einer der besten Acro-Piloten Österreichs und hat aus seiner Passion auch eine Profession gemacht. Als Initiator des Vereins Austrian Acro League verfolgt er zudem das Ziel, das Acro-Fliegen in der Gleitschirmszene breiter zu verankern.

Weitere Themen sind das Show-Fliegen als Team Airbound mit seinem Flugpartner Norbert Winkler und die hoch-spannende Geschichte, wie Roland nach einem missratenen D-Bag-Absprung vom Helikopter fürchten musste, von Haien gefressen zu werden.

Links:

- Start vom Riesenrad: <https://youtu.be/igkGXMU-5q0?si=YBx07U2ebBSN8KnY>
-

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2024/07/podz-glidz-138-riesenrad.html>

Transcript

[00:00:06] **Roland Brunnbauer:** Der vierte Wurf war's dann, also da ist perfekt gekommen, Schirm schön über mir stabilisieren können, Sicherung entfernen und ja, dann ist Scharpen im Prater auf das große Jochen-Schweizer-Branding quasi draufgegangen und ja, da war das Geniale einfach dann. Ich krieg grad wieder Gänsehaut.

[00:00:37] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:41] **Roland Brunnbauer:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Roland Brunnbauer, besser bekannt vielleicht aus den Social Medias, aber als Acroli. Und ich bin Lucian Haas.

[00:00:58] **Lucian Haas:** Wenn das Gleitschirmfliegen in die Medien kommt, hat das in der Regel mit Unfällen zu tun. Roland Brunnbauer hat kürzlich einmal gezeigt, dass es auch anders geht. Roland, in der Szene bekannt als Acroli, ist oben auf einer Gondel des großen Riesenrads des Wiener Praters gestartet. Von dort knapp 70 Höhenmeter in die Tiefe. Und dann sanft auf einer Wiese gelandet. Die spektakulären Bilder haben es weltweit in viele Nachrichten geschafft. Der Flug dauerte weniger als eine halbe Minute. Die Planung und Vorbereitung für das Projekt hingegen mehr als ein Jahr. Was dabei so alles bedacht werden musste und welche Hürden es zu überwinden galt, das erzählt Roland in dieser 138.

[00:01:43] Folge von Podz-Glidz. Im Gespräch geht es auch darum, was ihn immer wieder zu ungewöhnlichen Stunts mit dem Gleitschirm fliegt. Der 31-Jährige ist einer der besten Akropiloten Österreichs und hat aus seiner Passion auch

eine Profession gemacht. Als Initiator des Vereins Austrian Akro League verfolgt er zudem das Ziel, das Akrofliegen in der Gleitschirmszene breiter zu verankern. Weitere Themen sind das Showfliegen im Team Airbound mit seinem Flugpartner Norbert Winkler und die hochspannende Geschichte, wie Roland einmal nach einem missratenen D-Bag-Absprung vom Helikopter fürchten musste, von Haien gefressen zu werden. Wenn dir Podz-Glidz gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit daran als Förderer.

[00:02:31] Wie das ganz einfach geht, erfährst du auf dem Gleitschirm-Blog Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:42] Roland, wie kommt man auf die Idee, vom Riesenrad auf dem Wiener Prater mit dem Gleitschirmfliegen zu wollen?

[00:02:50] **Roland Brunnbauer:** Die Idee ist mal gekommen in der Nacht, bin ich mal wach geworden und habe irgendwie so den Gedanken im Kopf gehabt, das wäre doch was Spannendes, vom Riesenrad runter zu fliegen und würde aufgrund der doch vielen negativen Berichterstattung, weil man eigentlich durch den Gleitschirmsport meistens nur in den Medien aufgenommen werden, wenn jetzt Unfälle passieren, wenn jetzt Sachen, die nicht so schön sind, dann über das wird viel berichtet und ich wollte da eigentlich mal so ein bisschen was anderes reinbringen und eine schöne, positive Berichterstattung über unseren Sport zu haben und zu zeigen, unser Sport besteht nicht aus Unfällen, hauptsächlich wie es in den Massenmedien quasi aufgenommen wird, sondern man kann da wirklich besondere Erlebnisse machen.

[00:03:48] Der Sport ist viel mehr. Von dem her habe ich da die Idee gehabt, das wäre doch was Besonderes. Ein einzigartiges hat jetzt da noch niemand gemacht und so habe ich die Idee irgendwie geboren, mich dann daran gesetzt und daran gearbeitet, das realisieren zu können.

[00:04:08] **Lucian Haas:** Nun ist ja das Fliegen vom Riesenrad nicht gerade auch unbedingt Teil unseres, ich sag mal normalen Ausführungen unseres Hobbys und so. Glaubst du wirklich, dass sowas dann ankommt als, ah, das ist ein normaler Gleitschirm, oder was heißt normaler Gleitschirmfliegen, aber dass das trotzdem positiv auf das Gleitschirmfliegen als Ganzes zurückwirkt?

[00:04:28] **Roland Brunnbauer:** Das wäre meine Hoffnung daraus. Natürlich, es ist jetzt kein normaler Startplatz, es ist jetzt kein Berg in der Nähe oder irgendwas, aber dadurch, dass es so einzigartig ist, bekommen wir einfach einen Blick auf uns und auf unseren Sport und dadurch, dass der Sport ja mich eigentlich sehr verändert hat, möchte ich das eigentlich auch weitergeben, wenn man da einen Sport quasi findet, der was, so einzigartig und so besonders und cool, also ich bin absolut addicted von dem Sport und das ist so ein bisschen das, was ich einfach da weitergeben wollte. Leute, da gibt es mehr, es gibt unseren Sport und der ist einfach großartig.

[00:05:12] **Lucian Haas:** Wie läuft das denn dann so ab oder wie ist das so abgelaufen? Du wachst auf, hast diesen Traum oder hast diese Vision, ich fliege von diesem Riesenrad am Wiener Prater irgendwie runter, aber wie geht es dann weiter? Erzählst du erstmal anderen Leuten davon, oder sagst du, ich rufe direkt mal beim Betreiber von dem Riesenrad an und frage, hast du was dagegen, wenn ich oben von der Gondel runterspringe oder wie ist das gelaufen?

[00:05:35] **Roland Brunnbauer:** Ja, also da sind wir schon in der ersten Kernproblematik eigentlich drinnen. Das war einfach da mal ein Gedanke dann, was ich gehabt habe. Dann habe ich mich zum Computer gesetzt, habe mir das Gelände da mal angesehen, habe einmal geschaut, ist das überhaupt möglich, was ich da für eine Idee habe. Habe da dann eigentlich auch gleich einmal gemerkt, ich glaube, das ist eine Idee, die zwar cool wäre, ich aber glaube schlussendlich nicht umsetzen kann, weil es einfach zu exotisch ist. Und da jetzt irgendwie den ganzen Ball ins Laufen zu bringen, habe ich mir sehr schwer vorgestellt. Ist auch wirklich sehr schwer gewesen, das Ganze irgendwie auf die Füße zu stellen, aber ja, wir haben es gemacht.

[00:06:26] **Lucian Haas:** Was hat dich da dran so gereizt, dass du sagst, eigentlich denke ich, das kann gar nicht funktionieren? Warum auch, also Technik, Behörden, was auch immer so alles, wo du vorher schon sagst, wahrscheinlich wird es nicht klappen. Aber du setzt dich dann trotzdem dran. Was war der Reiz? Warum wolltest du diese Hürde dann doch irgendwie knacken?

[00:06:46] **Roland Brunnbauer:** Ja, das ist irgendwie so eine Eigenschaft von mir. Also man kann es als Problem sehen. Ich sehe es jetzt dort eher als positiven Anreiz. Eines meiner Mottos ist, geht nicht, gibt es nicht. Von dem her, ich habe mich in der Materie absolut nicht gut ausgekannt. Ich meine, natürlich habe ich schon verschiedene Anträge oder so mal eingereicht für Sachen, aber in so einem Stil habe ich sowas noch nie gemacht. Und das war irgendwie so, das hat mich gefangen. Ich habe da was gehabt, das möchte ich machen und bis da ist wirklich ein finales Nein, der Behörde schriftlich habe, habe ich nicht locker lassen können von dem Ganzen. Dadurch, dass ich mich nicht gut auserkant habe in der ganzen Genehmigungsgeschichte, hat es mich einfach auch interessiert, wie funktioniert sowas?

[00:07:39] Was muss man für Wege gehen, um das Ganze irgendwie auf Schiene zu bringen und da irgendwie einen Lichtblick dahinter zu haben dann? Und ja, ich habe gewusst. Es kann einfach heißen dann, na, es wird nicht passieren, du wirst es nicht machen. Zumindest nicht zu legalen Verhältnissen. Aber ja, das ist das gewesen, mit dem, was ich umgehen müssen habe.

[00:08:07] **Lucian Haas:** Wie viele Behörden waren letztendlich daran mitbeteiligt? Ist das nur eine, die man fragen muss oder kommt dann halt noch die Luftfahrtbehörde oder keine Ahnung was alles, was da drin hängt?

[00:08:18] **Roland Brunnbauer:** Von den Behörden her, ich habe dann Verhandlungen gehabt und habe da so zehn oder neun. Zehn Personen waren an der Verhandlung beteiligt. Das war alles eigene Abteilungen waren, die ich von meinem Vorhaben überzeugen müssen habe. Zehn verschiedene, wow. Es sind von Positionen auch zwei Personen einmal dabei gewesen, aber so im Großen und Ganzen habe ich von Magistraten, drei verschiedene Magistrate gebraucht, die Ausdruckskontrolle, den Flughafen, die Flugsicherung, schlussendlich habe ich sogar mit dem Magistrat für Gärtnerei und Landschaftspflege einen Antrag einreichen müssen, weil ich quasi in der Kaiserwiese landen möchte und das eigentlich ein Privatgelände ist, aber die Blumen und die Pflanzen, was da drin sind, von denen quasi verwaltet werden.

[00:09:13] Das waren intensive Gespräche mit den ganzen Behörden, da irgendwie einen grünen Zweig zu finden. Was

[00:09:21] **Lucian Haas:** war die härteste Nuss, die du knacken musstest?

[00:09:23] **Roland Brunnbauer:** Die härteste Nuss war tatsächlich das Magistrat, also die Bezirksvorstehung in Wien, die ich recht früh angerufen habe, da quasi gefragt habe, wie den Antrag quasi einreichen soll, die mir eigentlich am Anfang gesagt hat, das wird nicht passieren, das ist nicht genehmigungsfähig.

[00:09:45] **Lucian Haas:** Und wie hast du sie dann doch überzeugt bekommen?

[00:09:48] **Roland Brunnbauer:** Nach dem Telefonat war erst einmal so, ich habe mich so ein bisschen niedergeschlagen und habe mir so gedacht, okay, ich habe bis zu der Etappe ja doch schon einige Schritte quasi erledigt. Ich habe da schon das Riesenrad und die Prater GmbH quasi auf meiner Seite gehabt, habe die schon überzeugt gehabt, die haben schon gesagt, ja cool, machen wir das, ist eine super Werbung quasi für sie auch.

[00:10:17] Nachdem mir aber das Magistrat eigentlich gesagt hat, es wird nicht passieren, war ich irgendwie noch mehr angespannt, da einen Weg zu finden, das ganze Mysterium da durchzugehen, die ganze Gesetzeslage einzulesen,

[00:10:36] weiter in das Ganze einfach tiefer einzuarbeiten, weil ich mir irgendwie mit dem Nein nicht okay geben können habe. Und ja, es hat dann so circa einen Monat gedauert, ich habe viel telefoniert mit Fliegerkollegen, mit anderen, die was quasi auch so ein bisschen besondere Bescheide quasi erhalten haben oder abgelehnt bekommen haben, habe mich da dann quasi noch mehr tiefer reingegraben und habe da dann Argumente gefunden, warum das genehmigungsfähig ist und wie man das Ganze auf eine legale Ebene auf eine legale Schiene bringen kann.

[00:11:20] **Lucian Haas:** Wie lange hat das gedauert, von der ersten Idee bis zu dem, dass du sagst, ich habe alle Behörden und alles, was ich brauche, habe ich jetzt mit im Boot?

[00:11:31] **Roland Brunnbauer:** Von Anfang der Idee bis zu dem Tag, wo wir das wirklich durchgezogen haben, ist so über ein Jahr vergangen. Also so zwischen eineinhalb Jahren und ein Jahr hat das Ganze Zeit gebraucht, um das Ganze durchzuarbeiten und das in der Realität umsetzen zu können.

[00:11:56] **Lucian Haas:** Das eine war jetzt diese ganze Behördenseite. Was musstest du denn für dich als Pilot für dieses Projekt machen? Oder war das einfach, dass du sagst, für mich ist das einfach ganz easy, ich fahre auf das Riesenrad, kletter oben aufs Dach und starte dann einfach mal runter?

[00:12:13] **Roland Brunnbauer:** Ja, so jetzt vom sportlichen Aspekt her war es jetzt natürlich auch eine große Vorbereitung für mich, das machen zu können. Das Ganze hat angefangen, dass ich von Advance ein P3 gekriegt habe, eben den Serienschirm, den 16er. Das war so der erste Schirm, den ich gehabt habe. Mit dem, wenn wir eh schon wissen, mit den Leichtschirmen sind so Throw and Go Starts möglich. Auch jetzt mit größeren Schirmen ist das natürlich auch möglich. Es braucht halt einfach mehr Wind. Und mit dem bin ich dann losgegangen, habe dann zu Hause die Berge mal so ein bisschen erkundet, habe mir dann auch spezifisch Orte gesucht, die jetzt eigentlich undenkbar sind mit einem Leichtschirm dort zum Starten.

[00:13:06] Also mit dem 16er Pi habe ich auf einer Burgruine auf der Mauer bin ich da gestartet. Da bin ich gefühlt einen halben Tag gestartet, habe da irgendwie versucht, eine Technik zu entwickeln, weil ich habe die Breite der Mauer war so ein halber Meter und die Länge irgendwo drei Meter oder so. Und ja, die Leinenlänge ist länger als wie die Mauer überhaupt war. Von dem her, wie ich da raufgeheigt bin, war so, okay, bin mir nicht sicher, ob das irgendwie gehen wird. Bin da dann oben gestanden. Am Anfang waren schwache Windverhältnisse.

[00:13:48] 50 Würfe, glaube ich, irgendwo in den Busch reingeworfen, auf der Seite runtergefallen, dann so einen halben Meter gelaufen und so irgendwie dann ein Gefühl dafür bekommen, dass ich auf so engem Raum mehr wohlfühle. Weil auf der einen Seite ist es einfach steil runtergegangen und auf der anderen Seite, in die Ruinenseite, ist es doch einen Meter hoch gewesen. Das war halt so der Escape-Raum, den ich gehabt habe, wenn irgendwas schief geht, okay, ich tauche mir nach die Innenseite weg, dass ich jetzt da nicht außen runterfall, weil das wird natürlich gefährlich werden. Das war so der erste. Dann habe ich gemerkt, okay, mit dem Schirm haben wir einige Herausforderungen, wo wir einfach Sachen verbessern können.

[00:14:34] Habe dann mit Advance telefoniert und habe denen das Projekt oder die Idee erzählt. Und dann haben wir einen Schirm gebaut, einen 14er Pi, der ist nicht am Markt, der ist auch nicht erhältlich. Und habe dann, ich glaube, so circa drei bis sechs Monate später den Schirm bekommen. Bis zu dem Zeitpunkt habe ich eigentlich mit niemandem über das Projekt geredet. Also es war wirklich nur ein ganz enger Kreis, mit denen ich da kommuniziert habe, was ich da eigentlich so ein bisschen vorhabe. Weil ich nicht gewusst habe, ob das jetzt irgendwie umsetzbar ist oder nicht, bis der THW auch quasi eigentlich nur wenig Kontakt jetzt mit dem Riesenrad gehabt.

[00:15:22] Da bin ich eher so noch in der Phase gestanden, okay, wie trete ich mit denen in Kontakt? Da war eben das wirklich nur eine sehr, sehr grobe Idee. Wie ich den 14er dann bekommen habe, dann bin ich bei mir zu Hause auf den ganzen Bergen quasi hochgekalkt. Da kann man eigentlich nirgends normal starten. Mit dem Gleitschirm. Und habe dann, ich glaube, in drei, vier Tagen so fünf Hikes gemacht. Bin da auf Startplätze oder eigentlich keine Startplätze, eigentlich waren es neben dem Gipfelkreuz und habe da versucht, irgendwie in die Luft zu kommen. Es hat dann richtig super funktioniert. Also der Schirm, der ist einfach genial.

[00:16:09] Also ich bin so absolut überzeugt davon. Und es ist mein Lieblingsschirm mittlerweile dann auch geworden. Habe dann da sehr viele Plätze erflogen, die jetzt eigentlich nicht erdenklich sind, dass man von da fliegen kann. Und so habe ich dann gewusst, okay, ich kann das, glaube ich, umsetzen. Später ist dann natürlich noch dazu gekommen, wenn du da auf so einer kleinen Fläche stehst und du den Schirm quasi nicht aufs erste Mal perfekt in die Luft kriegst, hast du natürlich die Problematik, dass du den Schirm wieder so vorbereitest für den nächsten Wurf, und dadurch, dass der Platz ja eigentlich fehlt, haben wir dann einen Weg finden müssen, wie ich auf so engem Raum den Schirm, quasi die Leinen wieder sortiere,

[00:16:58] wie ich da einfach wieder in die Startposition quasi komme. Das war so ein bisschen ein kniffliger Punkt, weil natürlich, wenn du da Wind hast, jeder kennt das, wenn er mit der Rosette in der Hand quasi dasteht und da geht der Wind rein, die Rosette bläht sich auf und... da irgendwie die Leinen loszulassen, ja, der Schirm geht nach hinten weg und zieht die vielleicht da irgendwie hinten runter, und das war so ein bisschen ein kniffliger Punkt, das Ganze zu verfeinern und da wirklich auch bei viel Wind die Möglichkeit zu haben, da wieder sich vorbereiten zu können.

[00:17:33] **Lucian Haas:** Das hast du auch gewissermaßen trainiert, bist wirklich an Stellen gegangen, hast gesagt, ich stelle mich jetzt hier in den Wind und versuche immer wieder den Schirm neu zu sortieren.

[00:17:42] **Roland Brunnbauer:** Genau, also ich bin ein Klettersteigter, was vor meiner Haustür ist, hochgegangen, habe da oben mich quasi auf die Klippe gestellt, auf der vorderen Seite ist es einfach steil runtergegangen, auf der Hinterseite ist ein bisschen eine Pufferzone gewesen, wo ich zurückspringen können hätte, wenn jetzt was gewesen wäre und so habe ich das Ganze dann eigentlich zum Trainieren begonnen.

[00:18:05] **Lucian Haas:** Jetzt auf dem Riesenrad hattest du ja keine Pufferzone, sondern da ging es rechts, links, vorne, hinten, ging es überall runter und das Dach, soweit ich das gesehen habe im Bild, das Dach von dieser Kabine ist ja auch leicht gewölbt, also es zu den Seiten hin dann wahrscheinlich auch schnell rutscht, was heißt rutschig, aber schneller, dass man da dann irgendwie abrutschen kann und sowas. Wie hast du das da gemacht? Hast du dich irgendwie gesichert?

[00:18:30] **Roland Brunnbauer:** Das Dach, das ist gekrümmt, also das Maximalmaß des Daches war 1,90 m mal 3,90 m oder 1,80 m mal 3,90 m ist gekrümmt und da habe ich jetzt natürlich den äußeren halben Meter links und rechts eigentlich verloren gehabt, weil der ist eigentlich nicht wirklich begehbar gewesen, weil ich da abgerutscht wäre. Von dem her war bei meiner Vorbereitung wirklich, ich bleibe auf dem Punkt, wo ich stehe, bleibe ich einfach zu 100 % stehen und ich muss das quasi schaffen, dass ich den Schirm auf dem Stand quasi in die Höhe bekomme. Ich wollte das eigentlich ungesichert am liebsten machen, hat mir aber die Behörde dann nicht zulassen.

[00:19:17] Also ich habe eine Sicherung einbauen müssen, um das Ganze einfach genehmigt zu bekommen, habe da quasi ein riesengroßes Sicherheitskonzept quasi erstellen müssen, um das überhaupt durchzubekommen und von dem her war dann, ja okay, ich muss da eine Sicherung quasi anlegen. Die Sicherung ist kosmetisch schön, nutzen tut es jetzt nicht massiv viel, weil wenn ich mit der Sicherung runtergefallen wäre, wäre ich quasi kopfübergehängt und wäre halt so seitlich auf den Waggon oder drunter quasi durchgeschwungen. Also das wäre eine Situation gewesen, die hat es stets zu vermeiden gegeben, weil das wäre ziemlich ungemittelt geworden.

[00:20:04] **Lucian Haas:** Das hieß aber trotzdem, dass du für den Start dann, bevor du dann wirklich losstartest, musstest du auch noch als zusätzlichen Schritt diese Sicherung lösen.

[00:20:11] **Roland Brunnbauer:** Ja, genau. Für den Punkt habe ich mir natürlich auch viele Gedanken gemacht, wie mache ich das jetzt? Weil natürlich, auf der einen Hand habe ich den Schirm, auf der anderen Seite habe ich die Tragegurte, ich wirf den Schirm, der geht in den Wind, dann muss ich natürlich mit den Bremsen meinen Schirm kontrollieren und jetzt da oben auf 65 Meter Höhe, wo ich jetzt nicht wirklich einen Bewegungsradius habe, dass ich jetzt den Schirm untergehe oder irgendwas, wenn der jetzt auf der Seite geht, war das keine Option jetzt, dass ich die Hände von den Bremsen weggebe und mich quasi von der Sicherung trenne. Von dem her haben wir uns da zusammengesetzt, da hat mir ein Freund dann geholfen, der Jan, wie wir da was machen können, dass sie quasi das Seil dann da total rausziehen, ohne dass ich jetzt da bei mir was trennen muss.

[00:21:06] Genau, von dem her habe ich da permanent die Kontrolle über meinen Schirm quasi halten können.

[00:21:12] **Lucian Haas:** Wie viele Versuche hast du gebraucht, bis du letzten Endes starten konntest?

[00:21:16] **Roland Brunnbauer:** Der vierte Wurf war der, wo ich dann runtergeflogen bin. Beim ersten Wurf war zu wenig Wind, also in der Stadt, das war so ein neues Phänomen für mich, weil natürlich in der Stadt, auf einem Hochhaus oder irgendwo, bin ich ja noch nie gestanden und in der Früh ist der Wind da eigentlich recht turbulent gewesen. Also die Winkelschwindigkeiten haben die ganze Zeit variiert. Das sind nicht so Böen gewesen, die aus der Stadt rausgegangen sind oder eben was die Stadt da angesagt hat. Es war von 30 km/h bis einfach 5 km/h war da alles dabei in der Zeit, wo ich da oben war.

[00:22:02] Da dann den richtigen Moment zu finden, ich habe natürlich erst angefangen, ja okay passt, das fühlt sich jetzt richtig an, also ich habe das ja nie jetzt so auf das km/h genau sagen können, was braucht es da jetzt dort. Ich habe da dann quasi so gedacht, okay passt, jetzt kommt eine gute Phase, da ist gerade so eine starke Böe nachgelassen und hätte die Phase quasi genommen, habe da den Schirm dann geworfen und der Wind war halt einfach nur weniger, ist

weniger geworden quasi und von dem her, da hat sich am Schirm nicht recht viel bewegt. Also ich habe das Paket halt so nach hinten geworfen, das ist einfach seitlich runtergefallen. Das war so der erste Versuch, der zweite Versuch, der wäre eigentlich super gewesen. Da hat der Schirm schon schön Luft gefangen, er ist schön hochgekommen, ich bin aber in dem Moment quasi ein bisschen blöd gestanden.

[00:22:54] Der Schirm ist mir dann so seitlich quasi über den Waggon runter und ich habe den da jetzt nicht mehr über die Bremse quasi wieder hochführen können und zu einem gewissen Grad quasi hätte ich da noch einschreiten können, aber ich hätte dann quasi, ja mich seitlich quasi bewegen müssen und von dem her habe ich ihn dann einfach seitlich auch dann runterbremsen und habe das lassen. Das war so der Schlüsselmoment dann irgendwo, das was für den nächsten Wurf natürlich das Problem war. Der Schirm ist seitlich runtergefallen und ich habe dann jetzt nicht gesehen, okay, wie hat sich der Schirm da unten jetzt verdreht. Es ist dann natürlich Wind gewesen. Jetzt habe ich den Schirm dann quasi wieder hochgerückt und jetzt war der dann schon ich glaube einmal mehr verdreht. Jetzt haben wir den quasi ausgedreht, wie wir halt glauben, dass das jetzt richtig ist

[00:23:41] und habe das Ganze dann wieder vorbereitet. Beim dritten Wurf habe ich dann das Problem gehabt, dass ich den Schirm geworfen habe und habe da irgendwo eine Leine quasi ineinander und habe da so einen Tension Knot reingekriegt und ich habe das einfach weggeworfen und dann war einfach so ein riesengroßer Knoten vor mir. Von dem her ist es da dann nicht mehr gegangen. Das war dann so der Moment, wo ich dann kurz mal so ein bisschen, ja sagen wir mal nervös geworden bin und so gedacht habe so Shit, das könnte es jetzt gewesen sein. Also wenn ich den Knoten da jetzt oben nicht raus bekomme, muss ich runterfahren, muss den Schirm quasi ganz auslegen, muss die ganzen Leinen wieder sauber kontrollieren, muss dann wieder hochfahren und aber dadurch, dass wir doch auch ein bisschen Zeitdruck gehabt haben, weil wir das einfach nur in der Früh machen können haben, habe ich da schon so, man dachte okay, das könnte jetzt sein,

[00:24:35] dass das jetzt einfach dann nichts mehr wird. Habe dann natürlich meine Techniken, die wir so erlernt haben oder was wir beigebracht haben, alle angewendet, habe dann versucht, das wirklich so gut wie möglich quasi zum Freikriegen, ist mir dann auch zum Glück gelungen und der vierte Wurf war es dann. Also da ist perfekt kommen, Schirm schön über mir stabilisieren können, Sicherung entfernen und ja dann ist es schon ab in Prater auf dieses große Jochen Schweizer Branding quasi draufgegangen. Und ja, da war das Geniale einfach dann. Also da dann unten zum Stehen war irgendwie so, habe ich das jetzt wirklich gemacht? Habe ich jetzt wirklich die, den ganzen Prozess da durchbekommen

[00:25:23] und die ganze Masse, was ich da bewegt habe. Ich habe ja 35 Leute mitgehabt, dass ich das Projekt quasi realisieren kann. 35? 35 und ich kriege gerade wieder Gänsehaut.

[00:25:36] Das war einfach, ja war einfach so, so genial. Ich kann das ganz schwer in Worte fassen, was da durch mich durchgegangen ist, das dann wirklich in die Tat umsetzen zu können.

[00:25:47] **Lucian Haas:** Wie lang war der eigentliche Flug?

[00:25:50] **Roland Brunnbauer:** Tja, ich habe ehrlich gesagt noch nie die Sekunden jetzt rausgezählt, aber so von Wurf bis zur Landung ist glaube ich so eineinhalb Minuten vergangen. Also der Flug selber, der war ein paar Sekunden.

[00:26:07] **Lucian Haas:** Ist denn dann so ein Flug, es gibt ja so Sachen, wenn man so Extrem-Erlebnisse hat, dass die Zeit dann langsamer läuft, so für einen, man nimmt das ungeheuer intensiv wahr. War das für dich auch so ein Erlebnis?

[00:26:22] **Roland Brunnbauer:** Nein, eigentlich nicht. Also ich habe jetzt nie so, dass ich jetzt mal denke, das ist jetzt extrem schnell gegangen oder das ist jetzt extrem langsam gegangen. Das ist aber glaube ich aufgrund von dem, dass ich ja in der Akrofliegen bin, in der Fliegerei recht aktiv bin und eigentlich meine ganzen Fähigkeiten durchs Akrofliegen gelernt habe und man da einfach auch oft Situationen hat, da muss man einfach mit dem umgehen, was man hat und da jetzt irgendwie auf Pause drücken oder so, funktioniert das einfach nicht. Da musst du halt einfach jetzt handeln. Von dem her habe ich da glaube ich recht eine reale Zeitentschätzung, was da in den Momenten passiert.

[00:26:59] **Lucian Haas:** Nun hast du das erfolgreich durchgezogen. Das Ding ist dann auch, also die Bilder dazu und sowas sind dann auch in die Medien gekommen. Hast du denn dein Ziel, wo du sagst, ich wollte auch irgendwie ein

positives Bild vom Gleitschirmfliegen in die Medien transportieren, würdest du sagen, das hast du erreicht von dem, was du bisher so als Feedback da drauf bekommen hast?

[00:27:17] **Roland Brunnbauer:** Definitiv. Also ich glaube, wir haben die Ziele, die ich mir gesetzt habe, massiv übertroffen. Ich hätte nicht gedacht, beim Anfang vor der Idee, dass das wirklich so groß dann wird und dass wir wirklich so eine mediale Reichweite kriegen. Also wir sind von Österreich über Hawaii, China, Amerika, wir sind überall in den Nachrichten und im TV gewesen. Ich glaube, wir haben mit dem Projekt, ist mir das gelungen, dass wir unseren Gleitschirmsport einer größeren Personengruppe gezeigt haben.

[00:27:55] **Lucian Haas:** Springt denn für dich dann bei so einem Projekt auch was raus? Du lebst ja auch teilweise vom Akrofliegen. Also bleibt da auch was hängen oder ist das eigentlich so ein Projekt, wo man sagt, das ist letzten Endes mit 35 Beteiligten und ein Jahr Vorbereitung mindestens und sonst was allem. Also die ganze Zeit, die du da eingesteckt hast, es ist eigentlich mehr ein Prestigeprojekt oder ein Herzensprojekt, aber nicht, wo man sagen kann, das sind Projekte, mit denen man letzten Endes Geld verdient.

[00:28:23] **Roland Brunnbauer:** Das ist nicht mein Zugang, dass ich jetzt mit dem Geld verdiene. Das war nie so das, okay, mach das jetzt, weil ich jetzt da Geld draus verdienen will, sondern ich habe das jetzt mehr für den Sport gemacht. Natürlich für mich auch einfach aufzuzeigen, Grenzen sind verschiebbar. Es ist durch Sponsoren wie Jochen Schweitzer, Samsung, Glorify, Advance, ist das Ganze einfach dann wirklich auch umsetzbar geworden, weil natürlich ich habe extrem große Ausgaben gehabt von den ganzen Behörden, die ganzen Genehmigungen, das ganze Team, was natürlich anreisen muss. Das muss in ein Hotel, das muss was essen, das muss was trinken.

[00:29:09] Also ich habe extrem große Ausgaben gehabt, aber eben durch so starke Sponsoren mit denen, was ich da jetzt einfach zusammenarbeite, ist das Ganze einfach auch wirklich umsetzbar geworden. Also die Rechnung ist noch nicht fertig gerechnet. Ich bin immer noch bei den ganzen Sachen am Verarbeiten, aber es sollte was überbleiben. Aber eben das ist für mich jetzt nicht wirklich wichtig. Ich würde das Geld halt jetzt dann für das nächste Projekt quasi wieder investieren und weiter solche Vorhaben umsetzen zu können.

[00:29:46] **Lucian Haas:** Kannst du schon nennen, was das nächste Projekt sein wird? Oder ist das so was, wo du sagst, na, ich habe da eine Vision, aber da erzähle ich lieber noch nichts drüber?

[00:29:54] **Roland Brunnbauer:** Es gibt eine ganze Liste an Sachen, die ich noch machen will, aber da kann ich jetzt detailliert, möchte ich ehrlich gesagt noch nicht detailliert darauf eingehen, aber ich glaube, weil zum Schluss ich einfach bis zu dem Tag, wo das passiert ist, ja nicht weiß, war das ein Blödsinn, was ich da gemacht habe? Ist das überhaupt umsetzbar, was wir da vorhaben? Oder ja, von dem her, ich möchte jetzt quasi in so Sachen bin ich da eher dann ein bisschen diskreter und sage jetzt nicht, ich mache jetzt das und ich mache jetzt das und mache jetzt das und am Schluss stehe ich da und komme drauf, okay, kann es eigentlich doch gar nicht machen, weil es wettertechnisch oder aus irgendwelchen anderen Gründen einfach gar nicht möglich ist.

[00:30:39] Aber definitiv, es kommen weitere Sachen, die was, glaube ich, spannend werden können.

[00:30:47] **Lucian Haas:** Ja, dann bin ich mal gespannt, was da von dir noch so kommt. Wenn dich jemand fragt, was bist du, also beruflich oder sowas, sagst du dann, ich bin Akropilot oder was sagst du? Oder sagst du, ich bin Stunt-Pilot, weil du jetzt solche Stunts machst, die eigentlich nicht unter das klassische Akrofliegen fallen?

[00:31:06] **Roland Brunnbauer:** Ich bin zwei Sachen eigentlich. Also eigentlich, wenn man jetzt mit meiner ganzen Vergangenheit, mit meinem, was ich erlernt habe und so, habe ich drei Sachen. Aber grundsätzlich sehe ich mich als Athlet. Dann quasi bin ich nur Sozialbetreuer und ursprünglich war ich mal Elektriker. Aber ich sehe mich eigentlich hauptsächlich als Athlet.

[00:31:32] Und da, da habe ich natürlich meine Wurzeln im Akrofliegen. Also das Akrofliegen ist einfach das, was mich einfach massiv erfüllt. Und da, wo ich einfach die größte Freude habe. Aber natürlich auch so ein bisschen Streckenfliegen, ein bisschen Hiken, so Sachen sind auch definitiv in meinem Repertoire drinnen, die mir einfach Freude machen, die ich einfach auch gerne mache. Ein Teil ist halt einfach auch da, die Stunts zu machen. Ist jetzt natürlich fraglich, okay, was ist jetzt ein Stunt? Für den einen ist das ein Stunt, für den anderen ist das kein Stunt.

[00:32:11] Kurz gesagt, ich würde mich als Athlet sehen.

[00:32:14] **Lucian Haas:** Ich würde jetzt sagen, Stunts sind immer Sachen, die ein gewisses Risiko bergen dann auch und die irgendwelche Aufgaben, Bewegungsabläufe oder sonstiges beinhalten, die nicht jedermann einfach so mal machen kann, sondern wo man dann schon sich was trauen muss, aber auch was können muss dann dafür. Wie bist du eigentlich dahin gekommen, so ein sehr guter und auch teilprofessioneller Akropilot zu werden, sag ich mal?

[00:32:38] **Roland Brunnbauer:** Wie bin ich da hingekommen? Ist eine gute Frage eigentlich. Also ich habe nie gedacht, dass ich mich so verwurzel in dem Gleitschirmsport, dass das so ein wichtiger Teil in meinem Leben wird. Ich bin da irgendwie zufällig hingekommen. Ich war immer schon fasziniert von der Fliegerei. Früher habe ich noch im Flachland gewohnt. Da habe ich vom Gleitschirmfliegen, ich habe vielleicht einmal ein Bild gesehen oder so, dass das irgendwo geben sollte. Habe aber da glaube ich auch noch den Unterschied zwischen Fallschirmspringen und Gleitschirmspringen, was jetzt ja so eigentlich die Masse ja eigentlich auch nicht auseinanderhalten kann.

[00:33:23] Ich weiß jetzt eigentlich gar nicht, ob ich da den Unterschied schon erkannt habe. Das mit der Fliegerei hat dann begonnen, mit einem Freund von mir beziehungsweise mit einem Ex-Freund von meiner Schwester. Die sind Segler geflogen und PPL, also Motorflugzeuge geflogen. Da bin ich dann oft einmal mitgekommen, sind dann da einmal geflogen. War dann irgendwie so, okay, ich möchte einen Segelschein machen, möchte einen Motorsegler machen. War da aber noch finanziell jetzt nicht so einfach, das jetzt irgendwie machen zu können, beziehungsweise ist da einfach ein immenser Zeitaufwand drin. Ich bin da in meinem Beruf als Elektriker gerade sehr intensiv unterwegs gewesen, habe sehr

[00:34:08] viele Baustellen da quasi gemacht, habe sehr viel gearbeitet

[00:34:15] und bin da dann irgendwie auf das Kommen Kiten. Kiten wäre doch auch super und Kiten kann man am Land, wir haben große flache Wiesen, wo man das Ganze machen kann, hat man dann mit einem anderen Freund einfach mal Kiteausrüstung gekauft. Wir haben vorher nie einen Kiten da gekauft, haben das einfach mit der Hand gehabt. Sind dann auf die Wiese gegangen, haben das einfach über Try and Error versucht. Wir sind viel durch die Wiese gezogen worden, viele Bleiflicken. Vorher natürlich, ja, war so die erste Berührung mit einem Schirm so mal. Sind dann im Winter Snowkiten gegangen, im Sommer sind wir Landkiten unterwegs gewesen und das habe ich halt dann gemacht. Bin dann aufgrund dessen, weil wir ja in Österreich quasi,

[00:35:03] Zivildienst oder Bundesheer quasi machen muss, da war dann so, okay, ich möchte eigentlich die 9er-Tauglichkeit erreichen. Das ist so die höchste Tauglichkeitsstufe, die man in Österreich erreichen kann. Wenn man diese hat, kann man quasi zum Bundesheer gehen und wollte mich da dann eigentlich als Flieger ausbilden lassen. Also das wäre so die Idee gewesen. Hat es dann bei der Stellung in eine ganz andere Richtung ausgeschlagen. Dadurch, dass ich Asthma habe, leichte Sehschwäche, habe ich da einfach die Tauglichkeit absolut nicht erreicht und dann habe ich gewusst, oder das war eigentlich so meine Entscheidung. Wenn ich eine 9er-Tauglichkeit habe, dann gehe ich zum Bundesheer und versuche da eine Fliegerausbildung zu machen.

[00:35:47] Wenn ich die nicht erreiche, steht für mich fest, gehe ich in den Zivildienst. Ist dann so gewesen, bin dann quasi in den Zivildienst gekommen und habe da am ersten Tag mittlerweile sehr guten Freund und Stefan kennengelernt. Und von dem der Bruder, der da war, ist Gleitschirm geflogen. Die waren so eine kleine Clique. Die sind ab und zu mal wo fliegen gegangen und sind da mal so ins Reden gekommen und der hat gesagt, kommst du mal mit auf so einen kleinen Hang bei uns in Oberösterreich? Du kannst das Ganze mal ansehen, du kannst das Ganze mal probieren. Da war dann so, also da hat sich die Weiche dann so gestürzt in das ganze Gleitschirmfliegen. Wir haben das gemacht und an dem Tag war klar, okay passt, wir haben die Flugschule angerufen, wir kommen zum Schnuppertag und haben dann in einer Woche

[00:36:39] quasi die Grundschulung gemacht, haben die ganzen Übungshangflüge gemacht, haben den 300 Meter Flug gemacht und sind dann quasi auf den Berg gegangen und haben da unseren ersten Flug gemacht. Da habe ich dann gesehen, man kann Überschlänge mit einem Gleitschirm machen und war da absolut fasziniert davon und habe dann quasi gesagt, ja das will ich machen. Das

[00:37:02] **Lucian Haas:** hast du aber bei anderen gesehen, das ist dir nicht als Überschlag passiert. Nein, das ist

[00:37:05] **Roland Brunnbauer:** mir zum Glück, ja zum Glück ist mir das zu dem Zeitpunkt nicht passiert, weil ich habe halt einfach auch nicht gewusst, was das jetzt ist oder was da jetzt gerade passiert.

[00:37:20] Genau, habe halt da gesehen, du kannst Überschläge mit einem Gleitschirm machen und habe gesagt, okay passt, das will ich machen.

[00:37:27] **Lucian Haas:** Also einfach vom Angucken warst du angefixt und hast gesagt, okay, Akro ist meins.

[00:37:32] **Roland Brunnbauer:** Ja, ich habe halt irgendwie so das Ziel vor Augen gehabt, okay, ich möchte mal mit einem Gleitschirm einen Überschlag machen. Das war irgendwie so das Ziel, was ich dann länger verfolgt habe. Die Clique, was wir da dann gehabt haben, also wir haben dann so einen kleinen, inoffiziellen Verein draus gemacht. Wir haben sie dann quasi einen Namen gegeben. Wir waren dann die Parabomber Kopfling und war eine lustige Zeit, lustige Clique. Sind da von Fluggebiet zu Fluggebiet gefahren, haben da unsere Erfahrungen gemacht. Und ja, so bin ich eigentlich in das ganze Flieger-Dasein quasi reingerutscht. Und vielleicht ein Punkt, der mir heute erst so ein bisschen bewusst wird, war so, wie ich denen gesagt habe, ich will Infinity Tumbling lernen, haben die gesagt, nein, das geht nicht.

[00:38:21] Du kannst das nicht machen, weil das können nur Leute, die quasi im Gebirge wohnen und wir wohnen im Flachland. Das kannst du jetzt nicht einfach so jetzt mal im Vorbeigehen quasi lernen. Da musst du extrem intensiv trainieren und ist quasi nicht möglich. Ich glaube, das könnte so ein Reiz gewesen sein, der vielleicht in mir was gemacht hat, wo ich eben wie jetzt da beim Riesenrad eben die Erkenntnis ist, so wie im Clique. Wieder so

[00:38:53] **Lucian Haas:** geht nicht, gibt es nicht. Genau. Du hast gesagt, das

[00:38:55] **Roland Brunnbauer:** muss irgendwie doch gehen. Genau. Ich glaube, ich kann mich mit sowas irgendwie nicht zufrieden geben. Ich muss das dann halt selber erfahren und selber das Erlebnis machen und muss da an die Grenze kommen und sagen, okay, es geht vielleicht wirklich nicht. Es gibt Sachen, die gehen nicht. Also die gehen halt einfach mathematisch nicht. Aber das ist vielleicht sowas, das was mich anspricht.

[00:39:18] **Lucian Haas:** Dann bist du in die Berge gezogen, um besser trainieren zu können oder hast du eine Möglichkeit gefunden, im Flachland Akro zu trainieren?

[00:39:27] **Roland Brunnbauer:** Das ist dann weitergegangen eben nach der, nach der Grundschulung und nach der ganzen Ausbildung haben sie wir dann recht schnell abgenabelt, weil wir jetzt nicht so Performanceflüge oder irgend sowas machen wollten. Also wir haben quasi unsere, unsere Mentoren quasi ja gehabt in unseren Cliquen da und sind dann in Gebiete gefahren und das Ziel oder da, wo wir uns gegenseitig so ein bisschen gebettelt haben, war so, wer bringt die meisten Meter, pro Sekunde sinken in einer Spirale zusammen und dann sind wir halt.

[00:40:06] **Lucian Haas:** Also da war der Name Parabomber gewissermaßen im Programm.

[00:40:09] **Roland Brunnbauer:** Ja, das war dann natürlich, also unser Logo war so die Evolution von Paragliding. Ich glaube, das kennt jeder, wo quasi der Gleitschirm so fliegt und dann hängt er so im Baum und dadurch, dass wir auf unsere Hänge da sehr eingebaut wurden von Bäumen, hat jeder mal so das Erlebnis gehabt, dass er mal irgendwo in einem Baum gewesen ist. Oder mal ein bisschen festgehängt irgendwo da vorbeigelaufen ist. So hat eins zum anderen irgendwie geführt. Das Problem, was wir da gehabt haben oder was ich damals gehabt habe, war, wir haben jetzt nicht wirklich so oder es hat zu der Zeit, also das ist jetzt mittlerweile 11 Jahre aus, hat es jetzt so eine Szene

[00:40:55] so groß wie es heute ist, hat es einfach noch nicht gegeben. Da sind nicht so vereinzelt Leute gewesen, die da fliegen. Haben wir jetzt natürlich nicht besonders gut gekannt, weil wir halt einfach im Flachland gewohnt haben. Also bei uns waren das halt einfach Tagesausflüge oder Mehrtagsausflüge. Da sind wir in ein Fluggebiet reingefahren. Und das kennt ja jeder, wenn es so eine Fünf-Personen-Gruppe ist. Man schließt sich da jetzt nicht irgendwelche weiteren größeren Gruppen an. Man ist halt irgendwie so in seiner Bubble so ein bisschen drin. Social Media hat es zu dem Zeitpunkt auch noch nicht gegeben. Von dem her, was ich da gesehen habe, auf Facebook, das war der Schlögl und das war so mein absoluter Hero. Von dem habe ich mir die Videos angeschaut und studiert und habe aber da irgendwie einfach

[00:41:42] nicht wirklich einen Leitfaden gehabt, wie man an sowas herangeht. Und das ist mir dann auch gleich nach der Schulung einmal kurz zum Verhängnis geworden, weil mein Gedankengang war irgendwie so, okay, Spiralen und was kommt nach den Spiralen? Ja, dass sich der Schirm quasi im Helikopter dreht. Und das war halt zu dem Zeitpunkt einfach massiv falsch. Nach dem Spiralen und nach ein paar Monaten quasi mit der Schulungsbestätigung sind wir halt dann mal nach Kössen gefahren und da war halt irgendwie so das Goal, okay, passt, heute lassen wir den Schirm mal andrehen. Ich bin rausgeflogen und habe so noch zum Stefan rübergeschrien, hey, schau mal, jetzt mache ich mal so einen Helikopter, wie ich es halt da im Video gesehen habe.

[00:42:27] Und das ist ja ganz einfach. Du ziehst einfach zweimal an die Bremsen, gibst eine frei und dann dreht sich das und dann lässt du wieder aus und dann fliegt es einfach wieder.

[00:42:35] Ja, in der Theorie ganz einfach, auf den Videos ganz einfach, in der Umsetzung ist Helikoptern, glaube ich, eines der schwierigsten Manöver zum Erlernen in der ganzen Akrofliegerei. Und wenn man einfach keinen Full Stall nicht kann, noch nie einen Satz gemacht hat und eben das fliegerische Können bei Wing-Over, Spiralen einfach, ja, das es ist und natürlich Rollen, Nicken, die ganzen Basic-Manöver, Klapper ziehen und so Sachen, ist man definitiv noch nicht an dem Punkt, wo man Helikopter versuchen soll. Habe ich nicht gewusst, habe ich aber quasi gemacht, bin dann rausgeflogen, habe dann quasi den Schirm so gestallt beziehungsweise einen Sackflug gebracht und das hat er gedreht. Also es hat die ganze, also ich bin von oben bis unten.

[00:43:21] Die Einleitung war gut noch. Die Einleitung war gut, ja. Ich habe nur nicht gewusst, wie komme ich da jetzt wieder raus? Und ich habe mir die ganze Zeit gedacht, ich muss den Schirm jetzt reparieren, der hat mir gesagt, der fliegt nicht, weil er irgendwie oben mir so eingedellt war und dann hat es wieder gedreht und dann hat es wieder gestoppt und habe halt da einfach ganz vergessen, mir fliegen B-Schirme. Eigentlich hätte ich nur die Hände hoch geben müssen und der wäre einfach wieder normal geflogen. Ich habe mich da wirklich die ganze Höhe quasi damit beschäftigt, das irgendwie wieder zum Fliegen zu bekommen. Ist mir nicht gelungen und irgendwo ist dann der Punkt gekommen, okay passt, ich kann das nicht mehr machen und habe irgendwie so in dieser Zeit noch, wie natürlich mit der ganzen Ausrüstung und so Sachen, das haben wir nicht gewusst, dass man sich mit dem

[00:44:07] so näher auseinandersetzen müssen. Ich habe halt von der Flugschule das drinnen gehabt, okay, wenn irgendwas ist, da hast du den roten Griff, dann haust raus und ich habe mir halt dann, oder das Mindset von uns war halt so, ja, dann ist wieder alles gut. Ja, wie ich später herausgefunden habe, ist definitiv nicht so. Also am Retter zu hängen ist jetzt keine angenehme Situation. Hast du damals den Retter gezogen, um aus dem Heli rauszukommen? Ja, eben, bin dann quasi so tief gekommen, dass ich entschieden habe, okay passt, ich muss jetzt den Retter werfen. In dem Moment, wo ich den Retter geworfen habe, habe ich natürlich die Bremse ausgelassen.

[00:44:45] Ja, und ich glaube, jeder weiß, wie das dann ausgeht. Der Schirm hat ein bisschen geschossen, ist wieder schön geflogen und hinten ist so eine Fahne nachgehängt und der Retter ist gerade und ich hätte dann nur versucht, nach hinten zu greifen und den Retter wieder reinzuziehen, weil jetzt bin ich ja wieder geflogen. Ist natürlich nicht gelungen und der Schirm ist halt, ja, nach vorne geschossen dann und ich bin halt am Retter gehängt und bin dann in gewissen Teil einer Bergrettungsübung geworden. Also die Bergrettung an dem Tag hat eigentlich eine Übung gehabt und ja, ich war dann der Übungsgegenstand.

[00:45:20] **Lucian Haas:** Hat ja auch noch was Positives auf gewisse Weise. Aber das war dann nicht der Punkt, wo du dann gesagt hast, oh, jetzt stelle ich mal alle meine Akro-Ansprüche oder Ziele irgendwie zurück. Das ist jetzt ein schlechtes Erlebnis, sondern das war eher Ansporn für dich.

[00:45:36] **Roland Brunnbauer:** In dem Moment noch nicht. Also da haben wir halt dann so kurz gedacht, okay, passt. Es ist nicht so ohne, wie ich am Anfang gedacht habe. Es sind da definitiv Gefahren da mit denen, was ich nicht kalkuliert gehabt habe. Eben wir sind unser kleiner Bubble gewesen, wo wir sicher eine Situation noch nie gehabt haben. Hab dann kurz mal so überlegt, okay, ist das das Richtige für mich oder ist das eigentlich nicht wert, da jetzt zu so einem Risiko einzugehen. Wir haben dann aber zum Glück und das war was, das was ich recht schnell schon angefangen habe. Wenn was schief geht oder was schief gegangen ist, das Zeug sofort wieder zusammenbacken, wieder am Berg rauf und einfach gleich wieder einen Flug machen, dass das einfach jetzt dort mal das Erlebnis quasi wieder neutralisieren.

[00:46:28] Überschreiten. Ja, genau, genau. Und jetzt nicht mit dem quasi nach Hause fahren. Ist nicht gegangen zu dem Zeitpunkt, weil mein Schirm war dann kaputt. Also ich habe da mein Epsilon in mehrere Teile zurückbekommen wieder, weil die Bergung jetzt nicht so einfach war. Habe mir dann aber von einem Freund einen Schirm ausgeliehen und habe am nächsten Tag mit dem oder am selben Tag, am selben Tag nicht, aber kurz darauf habe ich gleich wieder einen Flug nochmal gemacht, um einfach da wieder ein gutes Erlebnis quasi zu haben. Aber dann ohne Heli. Absolut, ja.

[00:47:07] **Lucian Haas:** Da habe ich

[00:47:08] **Roland Brunnbauer:** so, das war der Punkt, wo ich so gemerkt habe, okay, es ist jetzt nicht so einfach wie in den Videos, wie es öfter aussieht, wo Sachen massiv einfach sind und in der Realität wird wirklich anders ausschauen und es hätte einfach mehr gebraucht.

[00:47:22] **Lucian Haas:** War das denn aus deiner Akro-Karriere im Grunde so, das negativste Erlebnis, das du bisher hattest?

[00:47:30] **Roland Brunnbauer:** Nein, das negativste Erlebnis war das nicht. Das negativste Erlebnis, was ich gehabt habe, war in La Reunion auf einem Wettbewerb, da wo ich mit mir selber eigentlich schon abgeschlossen gehabt habe und mir gedacht habe, okay, da komme ich nicht lebend raus.

[00:47:51] Es ist das passiert, ich habe mich qualifiziert unter den 15 besten, Akropiloten weltweit und wir sind da quasi nach La Reunion eingeladen worden für einen Bewerb, wo wir ausschließlich aus dem Hubschrauber über D-Bag ausgestiegen sind. Ich habe zuvor noch nie D-Bags gemacht, von dem her habe ich von den anderen Piloten etwas damit worden, das D-Bag packen quasi gelernt. Ich habe mir das zu Hause mal von einem Freund zeigen lassen, aber war da natürlich noch nicht so, dass ich jetzt gesagt habe, okay, passt, ich packe das jetzt so und so ein, wie es heute ist und das passt so. Das Problem war dort, wir sind bei Bedingungen gesprungen, wo der Wind einfach viel zu stark war.

[00:48:38] Wir haben, bevor wir mit dem Heli eingestiegen sind, schon gesagt, da ist aber gescheiter Wind und ist das schon jetzt noch gescheit, aber irgendwie so, ja, Bewerb und alle anderen Steigungen, du kannst jetzt da quasi nicht einfach, also kannst schon, aber heute weiß ich so, okay, mache ich nicht mehr, wenn ich vorher schon so Gedanken habe, dann mache ich so Sachen definitiv nicht mehr. Auf jeden Fall war es eine Verkettung von mehreren Sachen. Zum einen extrem starker Wind, dann quasi war auch noch, hat der Wind vom Land ins Meer rausgeblasen, das heißt, wir haben über Land schon quasi gedroppt. Der Hubschrauber ist zu schnell geflogen, nein, nicht zu schnell, ich war im Downwash vom Heli.

[00:49:30] Das heißt, vorher haben wir schon ein paar Rounds gehabt, da ist alles gut gegangen, also so von der Situation her habe ich gewusst, also war das ein gutes Gefühl, aber da bei dem Sprung dann eben dadurch, dass der Wind so stark war, dann war der Heli, ist zu langsam geflogen und ich war voll im Downwash. Ich bin da rausgesprungen und habe irgendwie so gefühlt, dass der Wind das Paket so entgegenkriegt. Also die Leinen waren wirklich, die sind wirklich durchgehangen, bin dann quasi recht weit geflogen. Der

[00:50:06] **Lucian Haas:** Downwash hat dann quasi die Kappe schneller zu dir runter gedrückt, als du gefallen bist. Ja, genau.

[00:50:11] **Roland Brunnbauer:** Und irgendwann hat es dann einfach einen Schnalz gemacht und das Paket hat sich aber in der Zwischenzeit schon mehrmals gedreht gehabt, hat aber nirgends quasi Luft gefangen. Und irgendwann ist dann einfach so ein Schnalz gewesen und es ist aufgegangen und ich habe einfach so acht Tage, zwei Twists auf einmal gehabt. Und so, wenn es mir jetzt eintwistet, habe ich schon gewusst, wie ich reagiere, dass ich einfach die Außenseite ein bisschen tiefer ziehe und dann dreht sich das automatisch aus. Und ich habe das gemacht und es hat so gedreht und gedreht und gedreht und bin aber irgendwie einfach nicht rausgekommen aus den ganzen Twists. Und was vielleicht noch wichtig zu wissen ist, ist in La Reunion ist die Gefahr von einem High angegriffen, zum Werden recht hoch.

[00:50:58] Wie wir nach La Reunion gekommen sind, war ein paar Wochen vorher so in Ufernähe eine High-Attacke auf einen Schwimmer. Und das war halt so irgendwie so der Kernpunkt, der in meinem Kopf war, so Shit, da sind jetzt überall High unter mir. Habe halt quasi da noch versucht, irgendwie aus den Twists rauszukommen und irgendwann war halt einfach der Punkt, okay, ich komme da nicht raus, ich muss jetzt einen Retter werfen. Habe da einen Retter

geworfen und habe jetzt, bin so auf den Retter gehängt und habe den Schirm, wie man es halt eigentlich macht, quasi zu mir hergeholt. Habe da jetzt da noch nicht gespürt gehabt, dass da jetzt so extrem viel Wind ist. Habe den Schirm quasi eingeholt und habe dann die ganze Zeit so ins Wasser geschaut und so Shit, High, High, High. Habe irgendwie Angst vor den Highen gehabt.

[00:51:44] Bin dann am Wasser aufgekommen und in dem Moment habe ich gewusst, okay, die High sind jetzt nicht mehr mein Problem.

[00:51:51] Der Rettungsschirm hat sich sofort zeitlich ins Wasser gelegt und ich bin da mit einer irrsinnigen Geschwindigkeit über das Wasser drüber gezogen, habe natürlich den Gleitschirm eingeholt gehabt, habe überall quasi die Leinen und den Gleitschirm quasi gehabt und dadurch, dass es mir so seitlich weggezogen hat, hat es mir den Kopf ins Wasser gedrückt und habe da Schwierigkeiten gehabt, wieder Luft zu erwischen. Habe da versucht natürlich zu kämpfen, irgendwie den Kopf aus dem Wasser zu kriegen und was...

[00:52:23] **Lucian Haas:** Hattet ihr den Rettungswesten, weil ihr auch über Wasser da geflogen seid? Der

[00:52:27] **Roland Brunnbauer:** Wettbewerb fliegen wir eigentlich nie mit Schwimmwesten, weil eine Rettungsscrew im Wasser ist und das war der entscheidende Punkt, warum das so gefährlich geworden ist. Die Wasserrettung ist dort einfach viel zu spät weggefahren. Dadurch, dass so starker Wind ist, hat es mich da gleich so weit weg getroffen, die anderen Fliegerkollegen haben die Wasserrettung schon angeschrien und haben gesagt, fahrt's, fahrt's, fahrt's, der hängt jetzt gleich am Retter. Also die haben ja das schon sehr bald gesehen, dass das jetzt out of control geht und die haben einfach nichts gemacht. Die sind da einfach nur gestanden und es war ein Boot und Jetskis waren zur Verfügung und irgendwann sind die halt da mal weggefahren, relativ spät schon und der mit dem Jetski ist zu mir hergekommen und hätte irgendwie so versucht, also mich so auf das Jetski zu bringen, dass er das Jetski quasi raufhebt.

[00:53:24] Wir sind da natürlich so gefühlt mit 40 km/h über das Wasser drüber geglitten. Der hat seine Hand hergegeben, den hat's ins Wasser, das Jetski hat's umgedreht und wir waren einfach gleich wieder, weiß ich was, wieviel Meter weg von dem. Dann ist das Rettungsboot quasi gekommen und das Hauptproblem war, die haben nicht gewusst, wie man einen Retter zerstört, wenn der im Wind steht. Und jetzt hab ich quasi schon komplett erschöpft, denen irgendwie, also La Réunion gehört ja zu Frankreich, sind jetzt nicht so mächtig in Englisch, irgendwie nur versucht zu erklären, wie sie jetzt machen müssen, dass sie den Retter, also sie haben immer an mir gezogen und ich hab gesagt, nein, nicht an mir, sondern da am Retter, ihr müsst den Retter quasi zerstören, dass wir quasi mich aus dem Wasser bekommen und es ist irgendwie nicht gelungen.

[00:54:18] Sie haben mich dann mit vier, fünf Mann auf das Boot raufgezogen und dann hab ich ihnen mit meinen letzten Kräften irgendwie so noch gezeigt, wie sie jetzt da den Retter quasi eben über die Mittelleine einfach zerstören. Und dann haben wir den auch herinnen gehabt und dann hat, legt er den einfach im Boot so hin und natürlich, bumm, Retter wieder aufgegangen und mich wieder fast über das Boot quasi runtergerissen.

[00:54:44] Ja, es war jetzt ein bisschen länger, als was jetzt, es war jetzt sehr detailliert, aber das war so, das war das Erlebnis, wo ich eigentlich mit mir abgeschlossen gehabt hab, so in dem Moment, wo ich den Kopf unter Wasser gedrückt, gekriegt hab und da sehr viel Salzwasser schon getrunken hab und da irgendwie gesucht hab, wo ich da jetzt noch Luft erwischen kann. Das war so das schlimmste Erlebnis, was ich in dem Sport gehabt hab. Und seitdem mach ich auch, wenn wir irgendwo Bewerbe haben oder irgendwas, frage die Wasserrettung extra noch, ob sie wissen, wie sie in solchen Situationen umgehen und ich bin erstaunt, dass so wenige Leute wissen, wie sie da handeln müssen.

[00:55:30] Also man muss da oft Sachen erklären, was man eigentlich so denkt, okay, da werden Sachen veranstaltet und ihr wisst eigentlich nicht, wie man einen Retter aus dem Wind rausbekommt.

[00:55:38] **Lucian Haas:** Das heißt, um das jetzt auch nochmal hier klarzustellen, wenn hauptsächlich die Mittelleine ziehen, dass das dann wirklich dann, der in sich zusammenfällt,

[00:55:46] **Roland Brunnbauer:** letzten Endes. Genau und die muss man aber hochgreifen, also man kann jetzt nicht die Mittelleine unten, wo die Leinen quasi auseinander gehen, ziehen, sondern man muss da wirklich einen Meter oder einen zweiten Meter reingreifen oder wenn man einen halben Meter und dann nimmt man einfach die Leine und zieht

die, bis das der Rettungsschirm quasi dann nach außen hin zusammenfällt, so hat er einfach dann keine Chance mehr und festhalten dann. Das ist ein ganz wichtiger Punkt, nicht das dann einfach irgendwo auf die Seite legen, weil gerade so Rundkappen, die fangen einfach, wo Luft und Gen aufhören.

[00:56:21] **Lucian Haas:** Wie bist du mit dem Erlebnis umgegangen? Bist du dann auch zu sagen, wie vorher auch, ich fliege am nächsten Tag direkt wieder, um das aus dem Kopf zu kriegen, also hast du am nächsten Tag direkt wieder einen D-Bag-Sprung in La Réunion gemacht oder hast du gesagt, davon habe ich jetzt absolut genug?

[00:56:38] **Roland Brunnbauer:** Am nächsten Tag nicht, weil mein Schirm war natürlich mehrfach zerrissen wieder.

[00:56:46] Ich habe extreme körperliche Beschwerden gehabt, ich habe meinen Nacken dann nicht wirklich mehr bewegen können, ich habe extreme Verspannungen gehabt, da hat sich die Organisation dann natürlich um mich gekümmert und haben mir dann Massagen und alles mögliche zur Verfügung gestellt, was möglich ist, haben mir dann auch den Schirm quasi noch repariert und zwei, drei Tage später habe ich das wieder eingepackt und habe dann quasi noch einen D-Bag gemacht, um einfach das wirklich auch wieder

[00:57:19] mit einem guten Erlebnis abschließen zu können. Da hat dann einfach das alles wieder perfekt gepasst. Also es war wirklich einfach die Verkettung der Sachen mit viel zu viel Wind und der Hubschrauber zu langsam geflogen und die nicht eingeschulte Wasserrettung, was da und natürlich ich selber auch, weil ich hätte auch am Boden schon sagen können, okay, steigt jetzt nicht ein. War sehr großes Learning für mich, sind sehr prägende Erlebnisse gewesen, wo man einfach dann ja schauen muss, dass man ja entweder natürlich man kann lassen oder man beschäftigt sich mit dem Ganzen. Wir haben dann natürlich also wieder das erste Mal beim Heli am Retter gehängt bin.

[00:58:05] Ich habe das dann sehr, sehr intensiv und stundenlang analysiert. Was ist da gewesen? Was hätte ich wo machen können? Und so glaube ich, habe ja recht schnell Fortschritte gemacht. Ich habe immer eine Kamera mit dabei, wo ich das filme und wenn dann irgendetwas gerade im Lernen jetzt gerade habe ich nicht immer wieder Kamera mit, aber gerade in dem Lernprozess habe ich immer gefilmt und habe das immer wieder analysiert. Was ist da passiert? Was kann man anders machen? Andere Leute gefragt, wie hätte ihr in der Situation reagiert? Und so glaube ich, habe ich recht schnell das ganze Akrofliegen erlernen können.

[00:58:40] **Lucian Haas:** Ist das was, wie man vielleicht heute wirklich auch leichter, schneller, vielleicht auch sicherer Akrofliegen erlernen kann? Gerade diese viele Filmerei, dass man halt so viel, als Gegencheck hat und wirklich sehen kann, was habe ich eigentlich gemacht? Und ein anderer, der das vielleicht die Erfahrung hat, dann sagen kann, hier, ich kann dir genau erklären. Guck mal deine Handstellung an der Stelle an oder was auch immer. Also, dass man da wirklich viel, viel besser weiterkommt.

[00:59:05] **Roland Brunnbauer:** Definitiv. Also die sozialen Medien sind da natürlich, würde ich sagen, schon sehr ausschlagkräftig, was das ganze Erlernen vom Akrofliegen macht. Zum einen sehen wir einfach sehr viele, die was auf einem gleichen Level wie einer selber quasi fliegt. Eben von absoluten Beginner bis zum absoluten Profi gibt es dazwischen einfach alles. Und über Social Media sieht man einfach so viele. Und man sieht natürlich auch viele Umfälle, was ab und zu von Leuten gepostet werden, wo man dann einfach das auch analysieren kann und sagen kann, okay, das und das ist jetzt so und so ausgegangen aufgrund von der und der Reaktion.

[00:59:50] Da ist Analyse immens wichtig in der ganzen Akrofliegerei.

[00:59:56] **Lucian Haas:** Würdest du sagen, dass das Akrofliegen heute sicherer geworden ist, obwohl mittlerweile eigentlich immer extremere Manöver auch geflogen werden? Früher gab es kein Infinity Tumbling und früher gab es nicht die ganzen Twisted Manöver, wie sie heute geflogen werden. Würdest du trotzdem sagen, dass das Akrofliegen eigentlich sicherer geworden ist?

[01:00:14] **Roland Brunnbauer:** Ja, absolut. Wir haben viel bessere Ausrüstung, wir wissen, also der Wissensstand ist halt einfach immens gewachsen. Wir haben verschiedene Communities, wo das Ganze einfach auch gut beschrieben wird, wo man Rückfragen stellen kann. Das war ja dann auch so ein Punkt, einer der Beweggründe, warum ich dann irgendwann einmal die Austrian Akro League ins Leben gerufen habe, weil ich eigentlich genau solche Leute, wie ich das früher war, die wollte ich eigentlich abholen, die was einfach nicht gewusst haben, wo kann ich anknüpfen, wo kann

ich hingehen, dass ich meine Fragen und in dem Stadion kommt man sich einfach vor, man stellt einfach blöde Fragen und es sind aber absolut keine blöden Fragen nicht.

[01:00:59] Das sind genau das, das was unseren Sport einfach sicherer machen. Wir haben so viele oder eben jetzt in den elf Jahren, was ich fliege, ich habe so viele Erfahrungen gemacht, die sind nicht notwendig, dass die wer andere ein zweites Mal macht und über das möchte ich einfach über die Austrian Akro League einfach auch Leute quasi darüber informieren, das und das machst du so und mach das und das in der Situation so nicht, weil das wird quasi so oder so ausgehen. Von dem her, der Sport ist schon massiv sicher geworden. Das eine quasi jetzt vom Lernen her, das andere ist die Ausrüstung. Wir haben immer bessere Ausrüstung, also wie ich gestartet habe, da hat es eine Kreuzkappe gegeben, hat aber eigentlich keiner drin gehabt.

[01:01:50] Da hat es Rogallo gegeben, aber war eigentlich die Leute überfordert, weil die nicht gewusst haben, wie oder was man damit macht. Jetzt ist das einfach das Standard, dem Akrofliegen. Du hast eine Kreuzkappe drin, du hast Rogallo drinnen und du hast eine Base im besten Fall. Also die drei Optionen sind einfach, du hast drei Rettungsgeräte und kannst einfach in jeder Situation super reagieren und hast für jedes Problem eigentlich fast eine Lösung. Was natürlich jetzt schon heißt ist, du musst dich mit dem Ganzen sehr intensiv auseinandersetzen. Also es bringt nichts, wenn ich jetzt im Schirm drinnen liege und ziehe meine Base. Das funktioniert einfach nicht. Also man muss sich schon sehr mit der ganzen Materie auseinandersetzen,

[01:02:35] aber eben da gibt es so viele Leute, die sich einfach in der Thematik schon beschäftigen, die das einfach auch weitergeben können. Und von dem her sind wir da schon wesentlich sicherer unterwegs. Und dann auch die Gleitschirme. Also wer hätte sich vorstellen können vor zehn Jahren, dass wir aus einem Full Stall das einfach schießen lassen können und wir sind im Infinity-Tumbling. Wir können gerade aus jeder Position können wir gerade den Schirm schießen lassen und sind im Infinity-Tumbling. Aus einer Heli-Ausleitung ist das aus allem möglich jetzt gerade. Also was sich da in der Schirmentwicklung einfach getan hat, ist schon beeindruckend.

[01:03:14] **Lucian Haas:** Lass uns noch mal ganz kurz über die Austrian Akro League sprechen, die du auch gegründet hast, wie du sagst. Ist das ein eigener Verein oder wie funktioniert das?

[01:03:24] **Roland Brunnbauer:** Genau, also die Austrian Akro League habe ich glaube 2019 habe ich ein paar Fliegerkollegen angerufen und haben so quasi die Austrian Akro League ins Leben gerufen. Zum einen, um in Österreich einfach einen Verein zu haben, einen Akro-Verein, der was jetzt auf Bewerbe führt, für Bewerbe trainieren kann. Und aber mein Gedanke war einfach, ich will Leute, wie ich das früher war, die will ich abholen und will denen eine Plattform geben, wo die einfach alles fragen können. Wie gehe ich an sowas heran? Was ist notwendig? Das, was ich ja früher nicht gewusst habe, ist, dass du zwei Rettungsgeräte mindestens brauchst, also die sind ja dann später erst gekommen.

[01:04:10] Wir sind am Kruppenstein hingefahren und dann ist mein Hero, der Schlögl, da gestanden und dann haben uns die quasi gesagt, Schritt eins, du brauchst zwei Rettungsgeräte. Schritt zwei, du nimmst einen D-Schirm und machst jetzt 100 Full Stalls. Schritt drei, et cetera, et cetera. So ist das dann quasi weitergegeben. Und das ganze Wissen, was mir da dann über Umwegen weitergegeben worden ist, das will ich einfach auch weitergeben, um einfach unseren Sport sicherer zu machen. So haben wir quasi dann, sagen wir da, die Austrian Akro League quasi in die Gründung da gekommen. Wir sind ein Verein da, was sich über ganz Österreich quasi erstreckt. Also es ist jetzt nicht nur bei mir in Oberösterreich, sondern es ist von Kärnten, Tirol, es ist quasi wirklich in ganz Österreich der Verein quasi da.

[01:05:01] Und die Grundidee ist einfach, eine Plattform zu haben, wo wir einfach alle Leute abholen können, die was einfach interessiert sind. Und es muss jetzt gar nicht Akro League per se sein oder jetzt, es muss nicht das Ziel sein, okay, ich will jetzt auf Bewerb fahren.

[01:05:20] Es ist natürlich vom Namen her, haben wir da einen Namen gewählt, die Austrian Akro League, das scheint jetzt so, wie wenn das Level da extrem hoch ist. Das soll es aber, also das ist eher so, ja, das ist halt einfach der Name, der was uns halt da quasi gekommen ist, was wir da gemacht haben. Da habe ich gemerkt, okay, das hat am Anfang so ein paar Leute gehindert, weil das sind ja quasi die Profi-Flieger. Die sind in

[01:05:48] **Lucian Haas:** ihrer eigenen Liga so ungefähr und das ist jetzt die Austrian Akro League, das sind dann so die wirklich Guten, die da noch zusammen trainieren irgendwie.

[01:05:56] **Roland Brunnbauer:** Ja genau, und das ist das aber gar nicht. Wir sind ein ganz, ganz bunter Haufen an Leuten von allen Richtungen, also welche, die was einfach interessiert sind am Akrofliegen, selber aber gar nicht das Akrofliegen. Andere, was uns einfach nur ein bisschen unterstützen wollen. Dann haben wir natürlich unseren Wettbewerb, unsere Wettbewerbspiloten und dazwischen einfach alles. Also

[01:06:27] da haben wir glaube ich, oder ich glaube, das ist was gewesen, das hat es jetzt einfach so vorher noch nicht bei uns gegeben gehabt und das Loch wollte mit dem einfach füllen, um da den Sport sicherer zu machen.

[01:06:46] Und andere davor bewahren, Fehler, die man selber gemacht hat, machen zu müssen.

[01:06:52] **Lucian Haas:** Hat sich dadurch schon aus deiner Sicht was deutliches zum Besseren gewendet? Gibt es vielleicht jetzt auch durch diesen Anreiz mehr Akropiloten in Österreich und gleichzeitig mehr sicherheitsorientierte oder sicherheitsbewusste Akropiloten und Pilotinnen in Österreich?

[01:07:12] **Roland Brunnbauer:** Ja, meiner Meinung nach schon. Also gerade in der Akrofliegerei sind wir ja früher so als lebensmüde, als Wahnsinnige quasi hingestellt worden. Natürlich ist da so ein bisschen die Imagearbeit da dabei und ich glaube, mittlerweile haben wir gesehen oder die ganze Szene gesehen, die besten Sicherheitstrainer, die besten Trainings, die haben alle eine Akro-Vergangenheit. Wenn jetzt

[01:07:45] Heli Schrempf oder Xandi,

[01:07:49] Theo, was weiß ich, die ganzen Leute, glaube ich, sind so die, was die Sicherheitstrainings anführen, haben eben alle die Vergangenheit im Akrofliegen und so hat man quasi jetzt auch über die Jahre hat sich das ein bisschen geändert, das Ansehen von Akrofliegerei. Das Akrofliegen

[01:08:12] **Lucian Haas:** unterstützt im Grunde die Sicherheit der gesamten Szene. Ganz

[01:08:14] **Roland Brunnbauer:** genau.

[01:08:17] Eben am Anfang habe ich so wahrgenommen gehabt, okay, irgendwie sehen uns die alle an, als wenn wir Natter Selbstmörder sind und jetzt ist aber quasi, hat sich das schon so gedreht, okay, von denen können wir viel lernen. Jeder Streckenflieger, jeder XC-Flieger soll eigentlich in der Lage sein, seinen Schirm stallen zu können, weil du kriegst einfach irgendwo mal einen Klapper und den sollst du einfach recoveren können. Eben jetzt von der Austrian Akro League, glaube ich, haben wir da schon einiges bewegt, also eben wir wachsen stetig, man sieht auch, es ist Interesse da, wir machen auch Veranstaltungen dann, wo man einfach auch wirklich

[01:09:02] einen Treffpunkt quasi sagt, okay passt, wir kommen jetzt da zusammen, wir gehen einfach miteinander fliegen und jeder kann jetzt einfach Fragen stellen, jeder kann jetzt sagen,

[01:09:14] auf welchem Stand ist er, man analysiert sich gegenseitig, man fliegt in die Box raus, man macht jetzt einen Trick und der andere sieht, hey, okay, du hast da oder da einen kleinen Fehler gemacht, also da haben wir schon gute Fortschritte gemacht, gerade in den Gebieten, wo ich unterwegs bin,

[01:09:36] sieht man schon, finde ich, dass die Sicherheit schon steigt und da einfach auch wirklich sinnlose Fehler einfach weniger gemacht werden müssen und die Community, die da wächst und ja, ist alles perfekt eigentlich, also ich habe es nie bereut, das Ganze in die Wege zu leiten, es ist natürlich ein organisatorischer Aufwand dahinter, um das Ganze da machen zu können, aber ich glaube, es zahlt sich aus und mit der Unterstützung vom Aero-Club dann auch noch haben wir dann quasi auch im Aero-Club jetzt quasi bin ich drinnen und können da einfach auch in die ganze Fliegerei quasi

[01:10:24] flächengreifend in alle Sektionen quasi

[01:10:28] rein ausstrahlen, gewissermaßen, ausstrahlen, ja genau, und die Leute wissen, okay, wenn die jetzt in der Flugschule wer ist und der sagt, hey, ich möchte mal Akrofliegen, dann wissen die, okay, passt, melde dich da doch mal. Was wir definitiv nett sind, ist, wir sind kein Ersatz für Sicherheitstraining, also wir machen jetzt keine Fachbetreuung

oder irgendwas, also die beste Voraussetzung ist natürlich, man hat schon mal ein SAV gemacht und man weiß so die grundlegenden Sachen und will da einfach weitermachen.

[01:10:59] **Lucian Haas:** Zum Ende hin würde ich gerne noch ein anderes Thema ansprechen, wo du auch so ein Spezialist drin bist. Du machst auch Synchrofliegen, aber auch Synchrofliegen, wo du mit dem anderen Piloten noch verbunden bist. Das nennt sich dann auch Kappenrelatives Fliegen. Erklär mal, was das eigentlich ist.

[01:11:18] **Roland Brunnbauer:** Das Kappenrelative Fliegen, das kommt aus der Fallschirmspringerei. Da wird das, also Canopy Relative Flying nennt sich das da im Skydiven. Da fliegt man sich wortwörtlich gegenseitig rein, klettert über die Leinen runter, verbindet sich und kann dadurch in Flugpositionen kommen, die so uns eigentlich nicht möglich sind. Also es ist da möglich, dass einer quasi normal fliegt und der andere, was drunten dranhängt, einfach upside down, also der fliegt einfach wirklich kopfüber stabil. Das ist so Kappenrelatives Fliegen. Aber das geht natürlich viel weiter noch.

[01:12:02] Da sind so viele Sachen möglich, die was einfach ohne dem so jetzt nicht möglich sind. Genau das machen wir so eben auch nun. Und da sind wir halt viel für Shows quasi gebucht, wo wir das Ganze dann auch zeigen.

[01:12:20] **Lucian Haas:** Ist das eigentlich besonders anspruchsvoll oder muss man sich das nur trauen, dass man sich mit einem anderen so verbindet und dann merkt man, die Kräfte, die heben sich eigentlich, also man kommt in so ein Kräftegleichgewicht vom Fliegen, kann dann nebeneinander herfliegen oder über und untereinander und sowas und fühlt sich dabei dann trotzdem eigentlich sicher? Oder ist das, wenn du so upside down da hängst, sagst du scheiße, wenn sich das jetzt einfach so löst, dann falle ich in mein Segel rein oder was auch immer?

[01:12:48] **Roland Brunnbauer:** Ja, definitiv. Also das ist jetzt nichts Alltägliches. Wir haben ja das jetzt selber auch nicht erfunden. Das haben ja die Renegades quasi das erste Mal mit Gleitschirmen gemacht. Die haben deren Wissen dann weitergegeben an das Team Freestyle und das Team Freestyle, das hat ja das Wissen quasi an uns weitergegeben. Also das ist jetzt was, das ist jetzt nicht sehr intensiv durch verschiedenste Piloten quasi erprobt worden. Natürlich sind das schon einige Personen, die das jetzt quasi so weit gebracht haben, wie wir jetzt gerade sind. Aber es ist jetzt nicht ohne das Ganze zu machen. Also die Kräfte, die steigen immens.

[01:13:34] Normale Schirme würden das nicht aushalten. Also wir haben dafür Spezialausrüstung. Wir sind da, auch wenn es kurz aussieht, dass wir da mit so Serienschirmen unterwegs sind, die sind verändert. Die Leinen, würden das nicht aushalten, wenn wir das Downplane angedreht fliegen. Das hat sehr, sehr viel Training gebraucht, um das quasi machen zu können und ist sehr, sehr intensiv, also auch von den Körperbelastungen. Wir haben ja eigentlich nur immer eine G-Belastung, wo es uns quasi in das Kurzsack reindrückt. Das heißt, wir haben dann Schwierigkeiten, also das Blackout, was jetzt quasi man so ja kennt, wenn man jetzt einfach nur spiralt und dann quasi nicht auf seine Atmung schaut.

[01:14:23] Das ist ja das, was man aus der Paragliderfliegerei eigentlich nur kennt. Das Problem, was wir beim kappenrelativen Fliegen haben, wir haben genau das Umgekehrte auch dabei. Das heißt, dass uns das ganze Blut in den Kopf drückt und wir quasi so Raid-Out bekommen. Also das belastungstechnisch ist das sehr, sehr herausfordernd und wir, wir können da immer nur so in Baby-Steps vorangehen, weil wir da einfach schauen müssen, was passiert da jetzt dann, was wollen wir da jetzt was verändern und wie reagiert der Körper darauf? Also das erste angetretene Downplane, was wir gemacht haben. Der Norbi und ich haben irgendwie so, boah, was ist da jetzt passiert?

[01:15:09] Das ist so was ganz was Neues. Der Paul hat uns erzählt, was da jetzt passieren wird, aber das dann mal so zu fühlen und du hast da eine Geschwindigkeit drauf, das kennt man aus dem Gleitschirmfliegen einfach nicht und mit denen quasi umzugehen, das ist so irgendwie eher das Spannende daran und unser Ziel ist ja mehr oder weniger, das kappenrelative Fliegen und das Akro-Paraglidern zusammenzubringen und da einfach ganz besondere Flugshows zu kreieren, was wir da zeigen können.

[01:15:46] **Lucian Haas:** Zusammenbringen in der Form, dass ihr in Verbindung verbundener Weise Akro- Figuren fliegt oder dass ihr sagt, okay, ihr fliegt verbunden, dann trennt ihr euch und dann fliegt ihr noch ein quasi Synchro Akro-Programm, also nicht gleichzeitig, sondern nachfolgend. Also was ist die Verbindung von kappenrelativ und Akro für euch?

[01:16:04] **Roland Brunnbauer:** Die Verbindung macht quasi eben Thermik aus dem Ganzen. Wir starten und hängen uns zusammen und machen da zum Beispiel mal so ein Downplane oder wir sind da an neuen Manövern dran, die was man quasi im Kopf einfach schon durchgedacht haben, was man quasi das kappenrelative Fliegen erweitern kann. Eben, da kann man dann quasi erstmal so verbundene Sachen machen, dann kann man jetzt quasi Akro-Figuren dazwischen mit einbinden, da trennt man sich dann kurz, macht dann quasi, holt das ganze Akro-Paraglidge-Repertoire zusammen mit dem kappenrelativen Repertoire quasi da zusammen, dann kann man sie wieder zusammen fliegen, man baut sie wieder zusammen und geht da dann wieder in andere Positionen.

[01:16:49] Und so da einfach was zu schaffen, das hat das vorher eben die Verbindung vom High-Level Akrofliegen, also jetzt wirklich Infinity-Tumbling mit den Schirmen fliegen zu können und das ganze Portfolio vom Akrofliegen mit dem quasi zusammen zu mixen, das hat es jetzt so vorher noch nicht gegeben und da sind wir jetzt die Ersten, die was das so zusammen bringen wollen.

[01:17:15] **Lucian Haas:** Wäre ein verbundenes Infinity-Tumbling möglich?

[01:17:21] **Roland Brunnbauer:** Ja, die Theorie gibt's.

[01:17:23] **Lucian Haas:** Dann bin ich ja mal auf das erste Video gespannt. Aber da muss man ja dann wahrscheinlich völlig Sorge haben, dass man da nicht die Verbindung verliert, weil es einen dann wahrscheinlich von den Kräften her völlig auseinanderreißt dann eigentlich, oder?

[01:17:36] **Roland Brunnbauer:** Ja, an dem was wir da struglen ist die Höhe. Also wir verlieren... Die Höhe

[01:17:43] **Lucian Haas:** über Grund, weil ihr mit jeder Umdrehung so viel Höhe dann jeweils verliert, oder was?

[01:17:47] **Roland Brunnbauer:** Wenn wir uns drehen, dann verlieren wir schon wieder weniger Höhe. Also die größte Höhe verlieren wir wirklich, wenn wir quasi von dem Side-by-Side runtergehen und dass quasi beide Schirme auf der Nase liegen, weil da ist halt einfach keine Angriffsfläche nimmer und da... Wir fallen regelrecht auf den Boden zu. Wenn wir das Ganze dann in Bewegung bringen und das dann zum Drehen anfangen, dann wird das Senken wieder ein bisschen besser und das aber dann quasi rhythmisieren zu können, braucht einfach extrem viel Höhe und ist einfach für den Körper so extrem belastend.

[01:18:26] Nicht unmöglich, in der Theorie möglich. Ich glaube, wir brauchen wahrscheinlich so 3000 Meter dafür.

[01:18:34] **Lucian Haas:** Wow. Wie trainiert man sowas, also oder wie häufig trainiert ihr sowas, dass ihr euch dann wirklich zusammenfliegen geht und sagt, so jetzt machen wir diese ganzen Kappenrelativen-Übungen?

[01:18:46] **Roland Brunnbauer:** Wir sind da schon sehr intensiv am trainieren. Gerade am Anfang, wie wir das Ganze quasi begonnen haben zu lernen.

[01:18:59] Wir versuchen natürlich so viele Tage wie möglich zusammen zu sein. Was bei uns die Schwierigkeit ein bisschen ist, ist, dass ich in Oberösterreich wohne und Norbert in Kärnten unten wohnt. Von dem her haben wir da so gewisse Stationen an denen, was wir quasi trainieren und wenn halt Schlechtwetter ist, dann ist es auch schon mal vorgekommen, dass wir einfach woanders hinfliegen und da einfach auch trainieren zu können. Es ist ein massives Kontingent, was wir da an Stunden zusammen trainieren, um das einfach überhaupt machen zu können. Da würde ich aber vielleicht sogar vorschlagen, dass man das mal in einem separaten Podcast eventuell mal macht, weil da im Team Airbound sind auch gerade ein bisschen Bewegungen drinnen

[01:19:44] und da gibt's auf jeden Fall ganz spannende und interessante Neuigkeiten bald mal. Wo das vielleicht Sinn macht, dass man den Podcast vielleicht sogar mal mit Norbert gemeinsam macht.

[01:19:58] **Lucian Haas:** Ja gerne. Gucken wir dann nochmal hin. Eine Frage dann nur noch zum Abschluss. Wenn ihr zu zweit da so fliegt und ihr hängt ja aneinander und die Kräfte ziehen nach außen und sowas, müsst ihr auch sehr gut aufeinander abgestimmt sein? Muss es derselbe Schirmgröße sein und ihr müsst im Grunde dasselbe Gewicht haben, mit dem ihr fliegt? Also müsst ihr euch darauf auch so perfekt aufeinander abstimmen?

[01:20:21] **Roland Brunnbauer:** Ja genau, also das ist jetzt, der eine Bart ist quasi jetzt sich gegenseitig da mal das Vertrauen geben zu können, dass jetzt der andere, weil wenn einer von uns einen Fehler macht, dann geht das einfach crazy und da passieren, da können Sachen passieren, die wollen wir nicht erleben. Es ist sehr viel das Material mit dem was wir arbeiten und eben Advance stellt uns da supportet uns in dem ganzen Projekt einfach total und stellt uns da wirklich das Equipment zur Verfügung, das wir da einfach auch brauchen, weil das eben jetzt nicht mit so serien Sachen mehr möglich ist. Da müssen wir natürlich abstimmen.

[01:21:07] Gewicht ist da ganz ein ganz ein wichtiger Faktor, dass wir gleich fliegen, gleich sinken, weil natürlich, wenn jetzt der eine massiv schwerer ist, fliegt er den anderen permanent davon und wir können uns nie zusammenbauen. Das ist schon sehr sehr wichtig da gleich zu sein von Mindset, von Ausrüstung sowie Gewicht. Das

[01:21:31] **Lucian Haas:** heißt, von den Piloten ging es jetzt aber auch nicht, dass einer sagt, okay, ich bin so ein 70 Kilo Hempfling und der nächste sagt, ich bin ein 100 Kilo Mann, die könnten eigentlich sowas schwer zusammen fliegen.

[01:21:41] **Roland Brunnbauer:** Genau, also würde schwerer gehen, wäre wahrscheinlich möglich jetzt mit Ausrüstung dann in verschiedenen Größen das zu adaptieren. Das macht das Ganze aber einfach massiv kompliziert und ist, glaube ich, jetzt nicht wert, da noch mehr Risiko reinzustecken und da Versuche zu machen, was da irgendwie schwer zu kontrollieren ist.

[01:22:12] **Lucian Haas:** Wie viele Shows fliegt ihr so im Jahr?

[01:22:15] **Roland Brunnbauer:** Ist unterschiedlich, aber so im Schnitt sind wir so 10 Shows, was wir machen.

[01:22:24] **Lucian Haas:** Okay. Roland, ich würde es mal damit genug sein lassen. Super, was du alles erzählt hast und zu Team Airbound und dem kappenrelativen Fliegen, was wahrscheinlich von vielen Sachen her, das muss man überhaupt erst mal richtig verstehen, wie das so Ganze funktioniert, weil es so viel anders dann letzten Endes als das eigentliche Gleitschirmfliegen ist, was wahrscheinlich noch eine ganz eigene Herausforderung für euch als Piloten ist und das ist sicherlich nett, das mal mit Norbert zusammen dann zu haben. Aber danke dir für das Erzählen bis dahin und ich bin mal gespannt, was von dir da in nächster Zeit noch alles kommen mag an Stunts und an Shows und an sonstigen Elementen. Danke dir erstmal auf jeden Fall dafür und auch was du für die Szene tust, indem du die Austrian Aircraft League mitgegründet hast und da viele Sachen anschiebst.

[01:23:10] Dafür auch nur einfach Dankeschön.

[01:23:11] **Roland Brunnbauer:** Ja, ich sag danke, dass du mich eingeladen hast, da zu deinem Podcast zu kommen, hat mich sehr gefreut. Eben da so ein bisschen einen Einblick in die ganze Fliegerei von mir da geben zu können und vielen Dank auch für die

[01:23:53] **Lucian Haas:** Empfehlung.

[01:24:00] Bei uns zu sein, das ist Topflor Gleitschirm Szenen oder umgerechnet 5,00€ im Monat. Aber egal was du gibst, jede Summe hilft, dass sich Podz-Glitz und Lu-Glitz im Dienst der Gleitschirmszene weiter betreiben und entwickeln kann. Dafür sage ich danke. Alle Informationen, wie Dein Förderbeitrag mich erreicht, findest Du auf der Webseite www.Lu-Glitz.blogspot.com Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Lu-Glitz schreibt sichxxxxxxxxxxxxFilm

[01:24:30] Bis zum nächsten Mal Bis zum nächsten Mal Fall nicht vom Himmel. Ciao.

English

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

Show notes

Roland Brunnbauer fell off the Ferris wheel in the Wiener Prater. He also pursues extraordinary flight projects.

When paragliding makes it into the media, it usually has to do with accidents. Roland Brunnbauer recently showed once that it can also be different.

Roland, known in the scene as Acroli, started from the top of a gondola of the large Ferris wheel of the Wiener Prater, flew nearly 70 meters down from there and then landed gently on a meadow. The spectacular images made it into many news outlets worldwide.

The flight lasted less than half a minute. The planning and preparation for the project, however, took more than a year. What all had to be considered and which hurdles had to be overcome, Roland tells in this 138. Folge of Podz-Glitz.

The conversation also covers what keeps driving him to do unusual stunts with the paraglider. The 31-year-old is one of Austria's best Acro pilots and has turned his passion into a profession. As the initiator of the association Austrian Acro League, he also pursues the goal of establishing Acro flying more broadly within the paragliding scene.

Other topics are the show flying with the team Airbound and his flight partner Norbert Winkler and the highly exciting story of how Roland once had to fear being eaten by sharks after a failed D-Bag jump from the helicopter.

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:

Track: Skating on the Uppers | Künstler: National Sweethearth

Youtube Audio Library

<https://youtu.be/0x1Bp-kni4o?si=WdtubCcgnYpjaOcX>

Lu-Glitz LINKS:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
-

Roland Brunnbauer LINKS:

- Homepage Roland Brunnbauer: <https://rolandbrunnbauer.at/>
- Instagram: https://www.instagram.com/acroli_/
- Facebook: <https://www.facebook.com/rolandbrunnbaueracro>

- Youtube: <https://www.youtube.com/@ACROLI>
 - Austrian Acro League: <https://acro-austria.at/>
 - Synchro-Team Airbound: <https://rolandbrunnbauer.at/synchro-team/>
-

When paragliding makes it into the media, it usually has to do with accidents. Roland Brunnbauer recently showed once how it can also be different.

Roland, known in the scene as Acroli, started from a gondola of the large Ferris wheel of the Wiener Prater, flew just 70 meters in depth and then landed gently on a meadow. The spectacular images made it into many news programs worldwide.

The flight itself lasted less than half a minute. The planning and preparation for the project, however, took more than a year. What all had to be considered and which hurdles had to be overcome, Roland tells in this 138. Folge of Podz-Glitz.

The conversation also covers what Roland repeatedly does with unusual stunts with the paraglider. The 31-year-old is one of Austria's best Acro pilots and has turned his passion into a profession. As the initiator of the association Austrian Acro League, he also pursues the goal of establishing Acro flying more broadly within the paragliding scene.

Other topics are show flying as Team Airbound with his flight partner Norbert Winkler and the highly exciting story of how Roland had to fear being eaten by sharks after a failed D-Bag jump from the helicopter.

Links:

- Start from the Ferris wheel: <https://youtu.be/igkGXMU-5q0?si=YBx07U2ebBSN8KnY>
-

Source: <https://lu-glitz.blogspot.com/2024/07/podz-glitz-138-riesenrad.html>

Transcript

[00:00:06] **Roland Brunnbauer:** The fourth throw was it, so it came perfectly, I could stabilize the glider nicely above me, remove the safety, and yeah, then Scharpen basically went right onto the big Jochen-Schweizer branding in the Prater, and yeah, that was just brilliant. I'm getting goosebumps again right now.

[00:00:37] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast.

[00:00:41] **Roland Brunnbauer:** Stories from the cosmos of paragliding. Today with Roland Brunnbauer, perhaps better known from social media as Acroli. And I am Lucian Haas.

[00:00:58] **Lucian Haas:** When paragliding makes the news, it's usually about accidents. Roland Brunnbauer recently showed that it can be different too. Roland, known in the scene as Acroli, took off from the top of a gondola on the large Ferris wheel of the Wiener Prater. From there, it was a drop of just under 70 meters. And then a gentle landing on a meadow. The spectacular images made it into many news outlets worldwide. The flight lasted less than half a minute. The planning and preparation for the project, on the other hand, took more than a year. What all had to be considered and which hurdles had to be overcome, Roland tells us in this 138th episode.

[00:01:43] Episode of Podz-Glitz. The conversation also covers what keeps him flying unusual stunts with the paraglider. The 31-year-old is one of Austria's best Akropiloten and has turned his passion into a profession. As the initiator of the Austrian Akro League, he also aims to establish Akrofliegen more broadly within the paragliding scene. Other topics include show flying with the team Airbound and his flight partner Norbert Winkler, and the thrilling story of how Roland once feared being eaten by sharks after a failed D-Bag jump from a helicopter. If you enjoy Podz-Glitz, please support my work as a Förderer.

[00:02:31] You can find out how it works so easily on the paragliding blog Lu-Glitz, specifically on the Support page.

[00:02:42] Roland, how did you come up with the idea of wanting to go paragliding from the Ferris wheel at the Wiener Prater?

[00:02:50] **Roland Brunnbauer:** The idea came to me during the night; I woke up and somehow had this thought that it would be something exciting to fly down from the Ferris wheel. Because of all the negative coverage—since paragliding is usually only picked up by the media when accidents happen or when things aren't so pretty—a lot is reported about that, and I actually wanted to bring in something different for once and have some nice, positive coverage of our sport to show that our sport isn't just made up of accidents, as it's basically portrayed in the mass media, but that you can really have some special experiences.

[00:03:48] The sport is so much more than that. From that perspective, I had the idea that it would be something special. No one has done something unique like this yet, and that's how the idea was born; I then committed to it and worked on making it a reality.

[00:04:08] **Lucian Haas:** Well, flying off the Ferris wheel isn't exactly part of our, let's say, normal activities of our hobby. Do you really think something like that will land as, oh, that's a normal paraglider, or what does normal paragliding mean, but that it will still have a positive impact on paragliding as a whole?

[00:04:28] **Roland Brunnbauer:** That would be my hope from it. Of course, it's not a normal launch site, it's not a mountain nearby or anything, but because it's so unique, we simply get a look at ourselves and our sport, and because the sport has actually changed me so much, I really want to pass that on. When you find a sport that is, like, so unique and so special and cool—I mean, I'm absolutely addicted to the sport and that's sort of what I just wanted to convey. People, there's more, there's our sport and it's simply great.

[00:05:12] **Lucian Haas:** How did that actually happen or how did it go down? You wake up, you have this dream or this vision, you're flying off this giant Ferris wheel at the Wiener Prater, but how does it go from there? Do you tell other people about it first, or do you say, I'll call the operator of the Ferris wheel right away and ask, do you mind if I jump off the gondola from up there, or how did it happen?

[00:05:35] **Roland Brunnbauer:** Yeah, well, we're already getting into the core problem there. That was just a thought I had at one point. Then I sat down at the computer, looked at the terrain, and checked if what I had in mind was even possible. I realized right away that while it would be a cool idea, I don't think I could actually pull it off because it's just too exotic. And I found it very hard to imagine getting the whole ball rolling. It was really difficult to get the whole thing off the ground, but yeah, we did it.

[00:06:26] **Lucian Haas:** What was it about it that irritated you so much, that you'd say, "Actually, I don't think this can work at all"? Why, for instance, the technology, the authorities, whatever all that is, where you're already saying beforehand that it probably won't work. But you still tackle it anyway. What was the appeal? Why did you want to crack that hurdle after all?

[00:06:46] **Roland Brunnbauer:** Yeah, that's kind of a trait of mine. You could see it as a problem. I see it more as a positive incentive now. One of my mottos is: if it's not possible, it doesn't exist. From that perspective, I didn't know the subject matter at all. I mean, of course I'd submitted various applications or something like that before, but I'd never done anything like this. And it was kind of like, that caught my attention. I had something I wanted to do, and until I had a final written "no" from the authorities, I couldn't let go of the whole thing. Because I didn't know much about the whole permitting process, I was also just interested in how something like that even works.

[00:07:39] What steps do you have to take to get the whole thing on track and have some kind of light at the end of the tunnel? And yeah, I knew it could simply mean, well, it's not going to happen, you won't do it. At least not within legal limits. But yeah, that's what it was with what I had to deal with.

[00:08:07] **Lucian Haas:** How many authorities were ultimately involved? Is it just one you have to ask, or do you then have to deal with the aviation authority or I don't know what else that's involved?

[00:08:18] **Roland Brunnbauer:** Regarding the authorities, I had negotiations and there were about nine or ten of them. Ten people were involved in the negotiations. These were all separate departments that I had to convince of my project.

Ten different ones, wow. There were two people from the same position involved at one point, but overall, I needed three different magistrates, the expression control, the airport, air traffic control, and ultimately, I even had to submit an application to the magistrate for gardening and landscape maintenance because I basically want to land in the Kaiserwiese, and that's actually private property, but they basically manage the flowers and plants in there.

[00:09:13] Those were intense conversations with all the different authorities to somehow find some common ground. What

[00:09:21] **Lucian Haas:** was the toughest nut you had to crack?

[00:09:23] **Roland Brunnbauer:** The toughest nut to crack was actually the Magistrat, meaning the district authority in Vienna, whom I called quite early to basically ask how I should submit the application; they actually told me at the beginning that it wouldn't happen, that it's not permit-eligible.

[00:09:45] **Lucian Haas:** And how did you manage to convince them after all?

[00:09:48] **Roland Brunnbauer:** After the phone call, I was a bit down for a moment, and I thought to myself, okay, I've already completed quite a few steps up to this stage. I already had the Ferris wheel and Prater GmbH basically on my side; I'd already convinced them, and they'd already said, yeah, cool, let's do it, it's great publicity for them too.

[00:10:17] But after the magistrate actually told me it wasn't going to happen, I was somehow even more tense about finding a way to navigate the whole mystery, to read through the entire legal situation,

[00:10:36] to just dive deeper into the whole thing, because I just couldn't accept the "no." And yeah, it took about a month; I called a lot of colleagues in aviation, with others who had received somewhat special notices or had been rejected, and I dug even deeper into it and found arguments for why it's permissible and how to get the whole thing onto a legal footing.

[00:11:20] **Lucian Haas:** How long did it take, from the first idea until the point where you could say, I have all the authorities and everything I need on board now?

[00:11:31] **Roland Brunnbauer:** From the initial idea to the day we actually pulled it off, it took over a year. So, it took between one and a half years and one year to work through everything and be able to implement it in reality.

[00:11:56] **Lucian Haas:** One thing was the whole administrative side. What did you have to do as a pilot for this project? Or was it just a matter of you saying, for me it's easy, I'll ride the Ferris wheel, climb up onto the roof, and just launch down?

[00:12:13] **Roland Brunnbauer:** Yeah, from a sporting perspective, it was of course also a lot of preparation for me to be able to do that. It all started with me getting a P3 from Advance, the production glider, the 16er. That was the first glider I had. With that—and we already know that with light gliders, throw and go starts are possible. Even with larger gliders, that's of course also possible; it just needs more wind. And with that, I set off, explored the mountains a bit at home, and specifically looked for places that are actually unthinkable for starting with a light glider.

[00:13:06] So, with the 16er Pi, I started on the wall of a castle ruin. I felt like I started there for half a day, trying to develop some kind of technique, because the width of the wall was about half a meter and the length was somewhere around three meters or so. And yeah, the line length was longer than the wall itself was. From the way I climbed up there, it was like, okay, I'm not sure if this is going to work somehow. I stood up there. At the beginning, the wind conditions were weak.

[00:13:48] I think I threw about 50 launches into the bushes, fell off the side, then walked about half a meter and somehow got a feel for the fact that I felt more comfortable in such a tight space. Because on one side it just went steeply down, and on the other side, towards the ruins, it was a meter high. That was like the escape space I had if something went wrong, okay, I'll dive towards the inside so that I don't fall off the outside, because that would obviously become dangerous. That was the first one. Then I realized, okay, with the glider we have some challenges where we can simply improve things.

[00:14:34] I then spoke with Advance and told them about the project or the idea. And then we built a glider, a 14er Pi, which isn't on the market, it's not available. And then, I think about three to six months later, I got the glider. Until that point, I hadn't actually talked to anyone about the project. So it was really just a very tight circle I communicated with regarding what I was actually planning to do a bit. Because I didn't know if it was actually feasible or not, until the THW also had, basically, very little contact with the Ferris wheel.

[00:15:22] I was still in the phase of, okay, how do I get in touch with them? At that point, it was really just a very, very rough idea. Once I got the 14er, I basically went up all the mountains near my home. You can't actually take off from anywhere normally with a paraglider. And I think I did about five hikes in three or four days. I went to launch sites—or actually not launch sites, they were just next to the summit cross—and tried to somehow get into the air. It worked really great. I mean, the glider is just brilliant.

[00:16:09] So I'm absolutely convinced of it. And it's actually become my favorite glider now. I've flown so many places that you'd normally think it's impossible to fly from. And that's how I knew, okay, I think I can pull this off. Later on, of course, it was also added that if you're standing on such a small area and you don't get the glider perfectly into the air the first time, you obviously have the problem of having to prep the glider again for the next throw, and because the space is actually lacking, we had to find a way for me to sort the lines again in such a tight space.

[00:16:58] how I can just get back into the starting position, so to speak. That was a bit of a tricky point because, of course, when you have wind—everyone knows that feeling—when you're standing there with the rosette in your hand and the wind catches it, the rosette inflates and... if you let go of the lines somehow, the glider goes backward and might pull them down at the back, and that was a bit of a tricky point to refine, to really have the possibility to prepare again even in high winds.

[00:17:33] **Lucian Haas:** You've also sort of trained for that, you've actually gone to places and said, I'm going to stand here in the wind now and try to re-sort the glider again and again.

[00:17:42] **Roland Brunnbauer:** Exactly, so I'm a via ferrata climber, and I went up what's right on my doorstep, basically stood myself on the cliff edge up there. The front side just dropped off steeply, but there was a bit of a buffer zone on the back side where I could have jumped back if something had happened, and that's basically how I started training for the whole thing.

[00:18:05] **Lucian Haas:** Now, on the Ferris wheel, you didn't have a buffer zone; it went down to the right, left, front, and back, and the roof—as far as I could see in the picture—the roof of this cabin is also slightly curved, so it probably slides off quickly to the sides, which means it's slippery, but faster, so you could somehow slide off or something. How did you do that? Did you secure yourself somehow?

[00:18:30] **Roland Brunnbauer:** The roof is curved, so the maximum dimensions of the roof were 1.90 m by 3.90 m or 1.80 m by 3.90 m, and it's curved, and I basically lost the outer half meter on the left and right because it wasn't really walkable; I would have slipped off. From that perspective, during my preparation, I really kept to myself, I just stayed 100% still and I had to basically manage to get the glider up into the air from the stand. I actually wanted to do it unattached, but the authorities wouldn't let me.

[00:19:17] So I had to install a safety line just to get the whole thing approved; I basically had to create a massive safety concept just to get it through. From that perspective, it was like, okay, I have to set up a safety line. The safety line is cosmetically nice, but it doesn't actually do that much, because if I had fallen with the safety line on, I would have been hanging upside down and would have swung sideways onto the wagon or underneath it. So that would have been a situation that had to be avoided at all costs, because it would have been pretty brutal.

[00:20:04] **Lucian Haas:** But that still meant that for the start, before you actually took off, you had to release this safety line as an additional step.

[00:20:11] **Roland Brunnbauer:** Yes, exactly. I naturally put a lot of thought into that point, like, how do I do this now? Because of course, on one hand I have the glider, on the other side I have the risers; I throw the glider, it goes into the wind, then I obviously have to control my glider with the brakes, and now up there at 65 meters, where I don't really

have a radius of movement, I can't let the glider collapse or anything if it goes to the side—it wasn't an option now to take my hands off the brakes and basically disconnect from the safety. So we sat down, and a friend of mine, Jan, helped me figure out how we could do something so that they could basically pull the rope out completely without me having to disconnect anything on my end.

[00:21:06] Exactly, that way I was able to keep control of my glider at all times.

[00:21:12] **Lucian Haas:** How many attempts did it take before you were finally able to take off?

[00:21:16] **Roland Brunnbauer:** The fourth throw was the one where I ended up falling down. On the first throw, there was too little wind—so, in the city, that was a new phenomenon for me because, of course, I've never stood on a high-rise or anywhere like that before, and in the morning, the wind there was actually quite turbulent. So the angular velocities were varying the whole time. They weren't like gusts coming out of the city or whatever the city was dictating. It was everything from 30 km/h down to just 5 km/h during the time I was up there.

[00:22:02] Finding the right moment, of course I only started thinking, okay, this is right, this feels right now—I could never say exactly what's needed there in terms of km/h. I basically thought, okay, this is it, a good phase is coming, a strong gust has just died down, and I took that phase, threw the glider, and the wind was just less, it had become less, and from that perspective, not much moved on the glider. So I threw the package backwards, it just fell sideways. That was the first attempt; the second attempt would have been great. The glider caught the air nicely, it came up nicely, but at that moment I was just standing there a bit stupidly.

[00:22:54] The glider then sort of fell sideways over the wagon and I couldn't guide it back up over the brake anymore. To some extent, I could have still intervened, but I would have had to, yeah, move sideways, and so I just braked it sideways and let it go. That was the key moment somewhere, which was obviously the problem for the next throw. The glider fell sideways and I didn't see, okay, how it twisted down there. It was the wind, of course. Now I've pulled the glider back up and I think it was twisted once more. Now we've untwisted it as far as we believe it's right.

[00:23:41] and then I prepared the whole thing again. On the third throw, I had the problem that I threw the glider and somehow got a line tangled in another one, and I managed to get a tension knot in there, and I just threw it away and then there was just this huge knot in front of me. From that point on, it wasn't possible anymore. That was the moment where I got a bit, let's say, nervous and thought, shit, this could have been it. So if I can't get that knot out up there, I have to go down, have to lay the glider out completely, have to check all the lines again, have to go back up, but because we were also under a bit of time pressure since we can only do this in the morning, I was already thinking, okay, this could be it,

[00:24:35] that it just wouldn't happen anymore. Of course, I applied all the techniques we learned or were taught, and I tried to get it free as well as possible. Luckily, I succeeded, and it was the fourth throw. It came out perfectly, I was able to stabilize the glider nicely above me, remove the safety, and yeah, then it went off into Prater onto that big Jochen Schweizer branding. And yeah, that was the brilliant part. So, when I stood there at the bottom, it was like, did I really do it? Did I really get through the whole process?

[00:25:23] and the whole mass of what I moved there. I had 35 people with me so that I could basically realize the project. 35? 35 and I'm getting goosebumps again.

[00:25:36] That was just, yeah, it was just so, so brilliant. It's really hard for me to put into words what I went through, being able to actually turn that into reality.

[00:25:47] **Lucian Haas:** How long was the actual flight?

[00:25:50] **Roland Brunnbauer:** Well, to be honest, I never actually counted the seconds, but I think about a minute and a half passed from the jump until landing. So the flight itself was just a few seconds.

[00:26:07] **Lucian Haas:** Was about a flight like that—you know, there are things where, when you have extreme experiences, time seems to slow down, and you perceive it as incredibly intense. Was that the case for you too?

[00:26:22] **Roland Brunnbauer:** No, not really. I mean, I've never thought that it went extremely fast or extremely slow. But I think that's because I'm active in Akrofliegen, in aviation, and I actually learned all my skills through Akrofliegen. You often have situations where you just have to deal with what you've got, and just hitting pause or something like that simply doesn't work. You just have to act. From that perspective, I think I have a pretty realistic sense of time for what happens in those moments.

[00:26:59] **Lucian Haas:** Well, you've pulled that off successfully. The thing is, the images and everything like that also made it into the media. Based on the feedback you've received so far, would you say you've achieved your goal of somehow conveying a positive image of paragliding to the media?

[00:27:17] **Roland Brunnbauer:** Definitely. I think we've massively exceeded the goals I set for myself. Before the idea even started, I wouldn't have thought it would get this big or that we'd get such a media reach. We've been in the news and on TV everywhere—from Austria to Hawaii, China, and America. I believe that with this project, I succeeded in showing our paragliding sport to a much larger group of people.

[00:27:55] **Lucian Haas:** Do you get anything out of a project like this? I mean, you also live partly off Akrofliegen. So does something stick, or is it actually a project where you say, in the end, with 35 participants and at least a year of preparation and all that... so all the time you put into it, it's actually more of a prestige project or a passion project, but not one where you can say these are projects you ultimately make money from.

[00:28:23] **Roland Brunnbauer:** That's not my approach—that I'm making money from this. It was never about, okay, do this because I want to make money from it; I did this more for the sport. Of course, for me, it was also simply about showing that limits can be pushed. Thanks to sponsors like Jochen Schweitzer, Samsung, Glorify, and Advance, the whole thing actually became feasible, because of course I had extremely high expenses from all the authorities, all the permits, the whole team that has to travel. They have to stay in a hotel, they have to eat, they have to drink.

[00:29:09] So, I had extremely high expenses, but thanks to such strong sponsors that I'm working with, the whole thing actually became feasible. I mean, the math isn't fully finished yet; I'm still processing all the details, but there should be something left over. But that's not really important to me right now. I'd basically just reinvest that money into the next project so I can keep carrying out initiatives like this.

[00:29:46] **Lucian Haas:** Can you already say what the next project will be? Or is it one of those things where you say, well, I have a vision, but I'd rather not say anything about it yet?

[00:29:54] **Roland Brunnbauer:** There's a whole list of things I still want to do, but to be honest, I don't want to go into detail just yet. I think it's because, until the day it actually happens, I just don't know—was what I did nonsense? Is what we're planning even feasible? So, in that sense, I'm a bit more discreet about things right now; I don't say "I'm doing this, and I'm doing that, and I'm doing this," only to end up standing there realizing, "Okay, I actually can't do it at all," because of the weather or some other reason, it's just simply not possible.

[00:30:39] But definitely, there are more things coming that I think could be quite exciting.

[00:30:47] **Lucian Haas:** Yeah, well, I'm curious to see what else comes out of you. If someone asks you what you are, like professionally or something, do you say I'm an Akropilot or what do you say? Or do you say I'm a stunt pilot, because you're doing these stunts now that don't really fall under classic Akrofliegen?

[00:31:06] **Roland Brunnbauer:** I'm actually two things. Well, if you look at my whole past, what I've learned and all that, I have three things. But basically, I see myself as an athlete. Then I'm also a social worker, and originally I was an electrician. But I mainly see myself as an athlete.

[00:31:32] And there, I obviously have my roots in Akrofliegen. So Akrofliegen is simply what fulfills me massively. And that's where I have the most joy. But of course, a bit of cross-country flying, a bit of hiking, things like that are definitely in my repertoire too, things that just give me pleasure, that I simply enjoy doing. One part is just doing the stunts. Now, of course, it's questionable, okay, what is a stunt? For one person it's a stunt, for another it's not a stunt.

[00:32:11] In short, I'd see myself as an athlete.

[00:32:14] **Lucian Haas:** I'd say stunts are always things that involve a certain amount of risk and include some tasks, movement sequences, or other things that not just anyone can do, but where you have to be brave and also have the skills to pull it off. How did you actually get to where you are now, becoming such a very good and also semi-professional Akropilot, so to speak?

[00:32:38] **Roland Brunnbauer:** How did I get there? That's actually a good question. I never thought I'd become so rooted in paragliding, that it would become such an important part of my life. I kind of ended up there by chance. I've always been fascinated by aviation. I used to live in the flatlands. Back then, I saw a picture of paragliding maybe once or something, that it supposedly existed somewhere. But I think I also still had the difference between skydiving and paragliding back then, which most people actually can't tell apart anyway.

[00:33:23] I don't actually know if I've recognized the difference yet. The thing with flying started with a friend of mine, or rather my sister's ex-boyfriend. They flew gliders and PPL, so they flew motorplanes. I went along with them often, and they flew me around. It was like, okay, I want to get a glider license, I want to do a motor glider. But it wasn't that financially easy to be able to do that right then, or rather, there's just an immense amount of time involved. I was very busy in my job as an electrician, I've...

[00:34:08] I've been on so many construction sites there, I've worked a lot.

[00:34:15] and then I somehow ended up with kitesurfing. Kitesurfing would be great too, and you can do it on land; we have large flat meadows where you can do the whole thing, so I just bought some kite equipment with another friend. We had never bought a kite before, we just had it by hand. Then we went to the meadow and just tried it out through trial and error. We were pulled across the meadow a lot, many lead patches. Before that, of course, yeah, it was like the first contact with a glider, just once. Then we went snowkiting in the winter, and in the summer we were out with land kites, and that's what I did. Because of that, since we are in Austria, basically,

[00:35:03] If I don't get into the civil service or the federal army, then it's settled for me, I'll go into civil service. That's how it was, I ended up in civil service and on the first day I met a very good friend of mine, Stefan. And his brother, who was there, flew paragliding. They were like a little clique. They went flying every now and then and got to talking, and he said, "Do you want to come along to a small slope with us in Upper Austria? You can take a look at the whole thing, you can try it out." So, that's when the path shifted towards paragliding. We did it and that day it was clear, okay, this works, we called the flight school, we're coming for a trial day and then in a week...

[00:35:47] If I don't achieve it, it's settled for me: I'll go into civil service. That's how it was, I ended up in civil service and met a very good friend of mine now, Stefan, on the first day. And his brother, who was there, went paragliding. They were like a small clique. They went flying every now and then and got to talking, and he said, "Do you want to come along to a small slope with us in Upper Austria? You can watch the whole thing, you can try it out." That was it—the switch flipped toward paragliding. We did it, and that day it was clear, okay, this works, we called the flight school, we're coming for the trial day, and then in a week...

[00:36:39] did basically the basic training, did all the practice slope flights, did the 300-meter flight, and then basically went up the mountain and did our first flight there. That's when I saw that you can do flips with a paraglider and I was absolutely fascinated by it and basically said, yeah, that's what I want to do. That

[00:37:02] **Lucian Haas:** but you saw it happen to others, right? It didn't happen to you as a flip. No, that's

[00:37:05] **Roland Brunnbauer:** Fortunately for me, yeah, fortunately that didn't happen to me at that point, because I just didn't know what that was or what was happening right then.

[00:37:20] Exactly, I saw that you can do flips with a paraglider and thought, okay, that works, I want to do that.

[00:37:27] **Lucian Haas:** So just from watching it, you were hooked and said, okay, Akro is my thing.

[00:37:32] **Roland Brunnbauer:** Yeah, I just had this goal in mind, okay, I want to do a flip with a paraglider. That was kind of the goal I pursued for a long time. The clique we had there, well, we turned it into a small, unofficial club. We basically gave it a name. We were the Parabomber Kopfing and it was a fun time, a fun clique. We drove from flight site

to flight site, gained our experience there. And yeah, that's basically how I slipped into the whole flying life. And maybe one point that's only becoming clear to me now was how I told them I wanted to learn infinity tumbling and they said, no, that's not possible.

[00:38:21] You can't do that because only people who basically live in the mountains can do it, and we live in the lowlands. You can't just learn that on the fly. You'd have to train extremely intensively, and it's basically impossible. I think that might have been an incentive that did something to me, where, like with the Ferris wheel just now, the realization is, just like in the clique. Again, like

[00:38:53] **Lucian Haas:** doesn't work, it doesn't exist. Exactly. You said that

[00:38:55] **Roland Brunnbauer:** it has to be possible somehow. Exactly. I don't think I can just settle for something like that. I have to experience it for myself, have the experience myself, and have to reach that limit and say, okay, maybe it really isn't possible. There are things that aren't possible. They just aren't possible mathematically. But maybe that's what pushes me.

[00:39:18] **Lucian Haas:** Then did you move to the mountains to train better, or did you find a way to practice Akro in the flatlands?

[00:39:27] **Roland Brunnbauer:** That continued after the basic training and the whole course; they branched us off pretty quickly because we didn't want to do performance flights or anything like that. So we basically had our mentors in our cliques and drove to areas where the goal—or where we'd kind of challenge each other—was who could get the most meters per second of sink in a spiral, and then we just...

[00:40:06] **Lucian Haas:** So the name Parabomber was sort of part of the program.

[00:40:09] **Roland Brunnbauer:** Yeah, that was, of course, our logo was the evolution of paragliding. I think everyone knows it, where the paraglider is flying and then it gets hung up in a tree, and because we were so integrated with trees in our hang gliders, everyone has had that experience of being in a tree somewhere. Or walked past somewhere where it was a bit stuck. One thing led to another somehow. The problem we had, or what I had back then, was, we didn't really have—or at that time, and that's 11 years ago now, there wasn't a scene like this.

[00:40:55] It just didn't exist on such a large scale as it does today. There weren't just a few scattered people flying out there. We didn't know that particularly well, of course, because we lived in the lowlands. For us, it was just day trips or multi-day trips. We'd drive into a flight area. And everyone knows how it is when it's a group of five people. You don't just join some other larger groups. You're kind of in your own bubble, sort of. Social media didn't exist at that time either. From what I saw on Facebook—that was Schlögl, and he was my absolute hero—I watched and studied his videos, but I just somehow...

[00:41:42] didn't really have a guide on how to approach something like that. And that immediately became my downfall right after the training, because my train of thought was sort of like, okay, spirals, and what comes after the spirals? Yeah, that the glider basically spins like a helicopter. And at that point, that was just massively wrong. After the spirals and after a few months, basically with the training certificate, we drove to Kössen and the goal was like, okay, it fits, today we're going to rotate the glider. I took off and shouted over to Stefan, hey, look, now I'm going to do a helicopter like I saw it in the video.

[00:42:27] And that's quite simple. You just pull the brakes twice, release one, then it spins, and then you release the other and it just flies again.

[00:42:35] Yes, in theory it's quite simple, on the videos it's quite simple, but in practice, I believe it's one of the most difficult maneuvers to learn in all of Akrofliegerei. And if you simply can't do a full Stall, have never done a set, and just don't have the flying skills for Wing-Overs, spirals, simply, yes, it is, and of course rolls, pitches, all the basic maneuvers, pulling a collapse and stuff like that, you are definitely not at the point where you should be trying helicopters. I didn't know, but I basically did it, then I got out of control, then I basically stalled the glider or brought it into a deep stall and it started turning. So it did the whole, so I went from top to bottom.

[00:43:21] The intro was still good. The intro was good, yeah. I just didn't know how to get out of there now. And I kept thinking to myself, I have to repair the glider now; he told me it wasn't flying because it was somehow dented at the top, and then it turned again and then it stopped again, and I just completely forgot that I'm flying B-gliders. Actually, I just had to put my hands up and it would have just flown normally again. I really spent almost the entire altitude trying to get it flying again somehow. I didn't succeed, and at some point, the moment came, okay, that's it, I can't do this anymore, and somehow during that time, like of course with all the equipment and stuff, we didn't know that you could with the

[00:44:07] ...have to deal with more closely. I had it from the flight school that, okay, if anything happens, you have the red handle, you pull it out, and I thought, or our mindset was, yeah, then everything's fine again. Yeah, as I found out later, that's definitely not the case. Hanging from the rescuer is not a pleasant situation. Did you pull the rescuer back to get out of the heli? Yeah, exactly, I got so low that I decided, okay, that's it, I have to throw the rescuer now. At the moment I threw the rescuer, I of course let out the brake.

[00:44:45] Yeah, and I think everyone knows how that ends. The glider shot forward a bit, then flew nicely again with a tail like a flag trailing behind, and the rescuer was straight, so I just tried to reach back and pull the rescuer back in, because now I was flying again. Of course, it didn't work, and the glider just, yeah, shot forward again and I was hanging on the rescuer, becoming part of a mountain rescue exercise. So the mountain rescue that day actually had an exercise planned, and yeah, I was the subject of the exercise.

[00:45:20] **Lucian Haas:** It also had something positive about it in a way. But that wasn't the point where you said, oh, now I'm putting all my Akro demands or goals aside. This is a bad experience, but rather it was more of a motivation for you.

[00:45:36] **Roland Brunnbauer:** Not at that moment. I mean, we just thought for a second, okay, this is it. It's not as easy as I thought at the beginning. There are definitely dangers there that I hadn't accounted for. We were in our little bubble where we'd definitely never had a situation like this before. I briefly thought, okay, is this the right thing for me or is it actually not worth taking such a risk. But luckily, and this was something I started doing pretty quickly, if something goes wrong or has gone wrong, you bake that stuff back together immediately, get back up the mountain, and just do another flight right away, just to neutralize the experience there, so to speak.

[00:46:28] Crossing. Yes, exactly, exactly. And not with the quasi-driving home. It wasn't possible at that point because my glider was broken. I got my Epsilon back in several pieces because the recovery wasn't that easy. But then I borrowed a glider from a friend and did a flight with it the next day—or on the same day, no, not the same day, but shortly after—just to have a good experience again, so to speak. But without the heli. Absolutely, yes.

[00:47:07] **Lucian Haas:** That's where I...

[00:47:08] **Roland Brunnbauer:** So, that was the point where I realized, okay, it's not as easy as it looks in the videos, where things are made out to be massiveley simple, and that in reality it's going to look really different and it would have just required more.

[00:47:22] **Lucian Haas:** Was was that basically the most negative experience you've had in your Akro career so far?

[00:47:30] **Roland Brunnbauer:** No, that wasn't the worst experience. The worst experience I had was at a competition in La Reunion, where I'd basically already given up on myself and thought, okay, I'm not getting out of this alive.

[00:47:51] It happened like this: I qualified among the top 15 Akropiloten worldwide, and we were basically invited to La Reunion for a competition where we exclusively jumped out of the helicopter with D-Bags. I had never done D-Bags before, so I basically learned how to pack a D-Bag from the other pilots. I had a friend show me how to do it at home once, but of course, it wasn't at the point where I could say, okay, this works, I'll pack it like this and this, and it's all good. The problem there was that we jumped in conditions where the wind was simply way too strong.

[00:48:38] Before we got into the heli, we already said, "The wind is getting stronger," and "Is it still okay?" But somehow, with the competition and all the other slopes, you just can't... I mean, you can, but today I know, okay, I'm not doing that anymore. If I already have those thoughts beforehand, then I'm definitely not doing those things anymore. In any case, it was a combination of several things. For one, extremely strong wind, and then the wind was also blowing

from the land out to sea, meaning we had already dropped over land. The helicopter was flying too fast—no, not too fast, I was in the heli's downwash.

[00:49:30] That means we'd already had a few rounds before, and everything went well, so in terms of the situation, I knew—it was a good feeling—but then during that jump, because the wind was so strong, the heli was flying too slowly and I was right in the downwash. I jumped out and somehow felt like the wind was hitting the package head-on. So the lines were really, they really sagged, and I flew out quite far. The

[00:50:06] **Lucian Haas:** The downwash basically pushed the canopy down towards you faster than you were falling. Yeah, exactly.

[00:50:11] **Roland Brunnbauer:** And at some point, there was just a snap, but in the meantime, the package had already rotated several times without catching any air anywhere. And then at some point, there was just a snap and it opened, and I just had, like, eight days, two twists at once. And so, if it twists on me now, I already know how to react—I just pull the outside a bit deeper and then it automatically untwists. And I did that and it just kept turning and turning and turning, but I somehow just couldn't get out of all the twists. And what might be important to know is that in La Reunion, the risk of being attacked by a high is quite high.

[00:50:58] When we got to La Reunion, a few weeks before, there had been a high attack on a swimmer near the shore. And that was like, the core point in my head, like, shit, there are highs everywhere under me now. I was basically still trying to get out of the twists somehow and at some point it was just, okay, I can't get out of this, I have to throw a rescue. I threw a rescue and now, I'm hanging on the rescue and I pulled the glider, like you're actually supposed to do, basically towards me. I hadn't felt yet that there was so much wind. I basically pulled the glider in and then I kept looking into the water the whole time like, shit, high, high, high, high. I was somehow scared of the highs.

[00:51:44] I hit the water and at that moment I knew, okay, the highs are no longer my problem.

[00:51:51] The rescue chute immediately laid flat on the water and I was dragged across the surface at an insane speed; of course, I had the paraglider caught, I basically had the lines and the glider everywhere, and because it pulled me so sideways, it slammed my head into the water and I had trouble catching air again. I tried to fight, of course, to somehow get my head out of the water and what...

[00:52:23] **Lucian Haas:** Were you wearing life jackets because you were flying over water too? The

[00:52:27] **Roland Brunnbauer:** In competition, we actually never fly with life vests because there's a rescue crew in the water, and that was the decisive point of why it became so dangerous. The water rescue just drove away way too late. Because of the strong wind, it hit me and pushed me away so far; the other pilots were already screaming at the water rescue, saying, "Go, go, go, he's about to get caught on the rescuer." So they saw very early on that it was going out of control, and they just did nothing. They just stood there, and there was a boat and jet skis available, and eventually, they just drove off, quite late, and the guy with the jet ski came towards me and tried somehow, like, to get me onto the jet ski so that he could basically lift the jet ski up.

[00:53:24] We were, of course, gliding over the water at about 40 km/h. He reached out his hand, it went into the water, the jet ski flipped over, and we were immediately, I don't know how many meters away from him. Then the rescue boat arrived, and the main problem was that they didn't know how to destroy a rescuer when he's caught in the wind. And by then, I was completely exhausted, and I tried to somehow explain to them—La Réunion belongs to France, they aren't very proficient in English—I just tried to explain how they have to do it, that they have to destroy the rescuer. I mean, they kept pulling on me, and I said, no, not on me, but on the rescuer; you have to destroy the rescuer so that we can get me out of the water, and they just couldn't manage it.

[00:54:18] They then pulled me up onto the boat with four or five people, and then I showed them with my last bit of strength how they were supposed to basically destroy the rescuer just by going over the center line. And then we had him inside, and then he just lays him down in the boat and of course, boom, the rescuer inflated again and almost ripped me off the boat again.

[00:54:44] Yeah, it was a bit longer than... well, it was very detailed, but that was the experience where I basically gave up on myself, at the moment I got my head pushed underwater and had already swallowed a lot of salt water, and was somehow searching for where I could still catch some air. That was the worst experience I've had in the sport. And since then, whenever we have a competition or something, I specifically ask the water rescue if they know how to handle such situations, and I'm amazed at how few people know how they have to act.

[00:55:30] So you often have to explain things, like what you're actually thinking, okay? Events are being organized and you don't really know how to get a rescuer out of the wind.

[00:55:38] **Lucian Haas:** That means, just to make it clear again here, if you mainly pull the center line, that it really then, it collapses in on itself,

[00:55:46] **Roland Brunnbauer:** in the end. Exactly, and you have to grab it high, so you can't pull the main line down where the lines are basically spreading out, but you really have to reach in a meter or a second meter, or if you reach in half a meter, and then you just take the line and pull it until the reserve canopy basically collapses outward, so it just has no chance anymore and then hold on. That is a very important point, not just laying it down on the side somewhere, because especially with those round canopies, they just catch where the air and tension stop.

[00:56:21] **Lucian Haas:** How did you deal with the experience? Did you say, just like before, "I'm flying again tomorrow to get it out of my head," meaning you did another D-bag jump in La Réunion the next day, or did you say, "I've absolutely had enough of that now"?

[00:56:38] **Roland Brunnbauer:** Not the next day, because my glider was, of course, torn again multiple times.

[00:56:46] I had extreme physical complaints; I couldn't really move my neck anymore, I had extreme tension, and the organization naturally took care of me and provided massages and everything possible. They even basically repaired my glider for me, and two or three days later I packed it up again and basically made a D-bag just to really...

[00:57:19] to be able to end it on a good note. Everything just clicked perfectly again. So it was really just the combination of things: way too much wind, the helicopter flying too slowly, and the untrained water rescue, plus of course myself too, because I could have said from the ground, okay, don't get in now. It was a huge learning experience for me, very formative experiences where you just have to see if you either, of course, let it go or deal with the whole thing. We were then, of course, hung from the heli by the rescuers for the first time again.

[00:58:05] I analyzed that very, very intensively for hours. What happened there? What could I have done differently? And I think I made progress pretty quickly. I always have a camera with me to film it, and while I don't always have the camera with me right now during the learning phase, I always filmed during that learning process and analyzed it over and over. What happened there? What can be done differently? I asked other people how they would have reacted in that situation. And I think that's how I was able to learn the whole Akrofliegen process pretty quickly.

[00:58:40] **Lucian Haas:** Is that something that makes it perhaps easier, faster, and maybe even safer to learn Akrofliegen today? Especially with all this filming, having so much as a cross-check and being able to really see what I actually did? And then someone else who might have the experience can say, "Here, I can explain exactly. Look at your hand position at that point or whatever." So that you can really make a lot, lot more progress.

[00:59:05] **Roland Brunnbauer:** Definitely. So, I'd say social media is naturally very influential when it comes to learning Akrofliegen. On one hand, we just see so many people flying at the same level as yourself. From absolute beginners to absolute pros, there's everything in between. And you just see so many of them on social media. And of course, you also see many crashes that people post from time to time, where you can then just analyze it and say, okay, this and that happened because of this and that reaction.

[00:59:50] Analysis is immensely important in the whole world of Akrofliegerei.

[00:59:56] **Lucian Haas:** Would you say that Akrofliegen has become safer today, even though much more extreme maneuvers are actually being flown now? In the past, there was no Infinity Tumbling and there weren't all those twisted maneuvers like they are flown today. Would you still say that Akrofliegen has actually become safer?

[01:00:14] **Roland Brunnbauer:** Yes, absolutely. We have much better equipment, and our level of knowledge has simply grown immensely. We have different communities where everything is well-described and where you can ask follow-up questions. That was one of the reasons why I eventually started the Austrian Akro League, because I actually wanted to reach out to people just like I used to be—people who simply didn't know where to start, where to go to ask their questions, and in that stadium, you just feel like you're asking stupid questions, but they are absolutely not stupid questions.

[01:00:59] Those are exactly the things that make our sport simply safer. In the eleven years I've been flying, I've had so many experiences that aren't necessary for someone else to repeat, and I want to use the Austrian Akro League to basically inform people about that—like, you do this and that, but don't do this and that in this situation, because it's going to end one way or another. From that perspective, the sport has become massively safer. One thing is basically the learning process, the other is the equipment. We have better and better equipment; for example, when I started, there was a Kreuzkappe, but basically no one had one.

[01:01:50] Rogallo existed back then, but people were actually overwhelmed because they didn't know how or what to do with it. Now it's simply the standard for Akrofliegen. You have a Kreuzkappe in there, you have Rogallo in there, and you have a Base in the best-case scenario. So the three options are simply that you have three rescue devices and can react perfectly in any situation, and you have almost a solution for every problem. What that means now, of course, is that you have to deal with the whole thing very intensively. So it's useless if I'm lying in the glider and pull my Base. That simply doesn't work. So you really have to engage with the whole subject,

[01:02:35] but there are so many people who are already involved in the subject and can pass that knowledge on. From that perspective, we're already much safer. And then there are the paragliders. I mean, who could have imagined ten years ago that we could just shoot out of a full Stall and be in infinity tumbling? We can shoot out of the glider from almost any position and be in infinity tumbling. From a heli-deployment, from anything, it's possible now. What has happened in glider development is simply impressive.

[01:03:14] **Lucian Haas:** Let's quickly talk about the Austrian Akro League again, which you also founded, as you say. Is that its own club or how does that work?

[01:03:24] **Roland Brunnbauer:** Exactly, so I think I called a few pilot colleagues in 2019 and we basically brought the Austrian Akro League into existence. On one hand, it was to simply have a club in Austria, an Akro club that can organize competitions and train for competitions. But my thought was simply that I want to reach out to people like I used to be, and I want to give them a platform where they can just ask everything. How do I approach something like this? What is necessary? What I didn't know back then is that you need at least two rescue devices, so those only came later.

[01:04:10] We went to Krüppenstein and my hero, Schlögl, was standing there and he basically told us: step one, you need two rescue devices. Step two, you take a D-glider and do 100 full Stalls. Step three, et cetera, et cetera. That's how it was passed down. And all the knowledge that was passed on to me in that roundabout way, I just want to pass it on too, simply to make our sport safer. So that's how we basically got the Austrian Akro League started. We are a club that spans all over Austria. So it's not just with me in Upper Austria, but it's from Carinthia, Tyrol, the club is basically really all over Austria.

[01:05:01] And the basic idea is simply to have a platform where we can reach out to everyone who is interested. And it doesn't have to be Akro League per se or right now, it doesn't have to be the goal, okay, I want to go for competitions now.

[01:05:20] Of course, from the name alone, we chose the Austrian Akro League, which makes it seem like the level there is extremely high. But that's not the case—it's more like, yeah, that's just the name that kind of occurred to us for what we did there. I noticed that, okay, it stopped a few people at the beginning, because those are basically the pro flyers. They are in

[01:05:48] **Lucian Haas:** their own league, something like that, and that's now the Austrian Akro League, those are the really good ones who still train together somehow.

[01:05:56] **Roland Brunnbauer:** Yeah exactly, and it's not that at all. We're a very, very diverse group of people from all directions, so those who are simply interested in Akrofliegen but don't do Akrofliegen themselves. Others who just want to support us a bit. Then of course we have our competition, our competition pilots, and everything in between. So

[01:06:27] I think we had, or I think that's what it was, that just hadn't existed with us before, and that gap wanted to be filled with that, just to make the sport safer.

[01:06:46] And to protect others from having to make mistakes that they themselves have already made.

[01:06:52] **Lucian Haas:** From your perspective, has anything clearly improved because of that? Is there perhaps, thanks to this incentive, more Akropiloten in Austria and, at the same time, more safety-oriented or safety-conscious Akropiloten and pilotinnen in Austria?

[01:07:12] **Roland Brunnbauer:** Yes, in my opinion, it has. Especially in Akrofliegerei, we used to be portrayed as being death-defying or as lunatics, so to speak. Of course, there's a bit of image work involved there, and I think we've seen by now—or the whole scene has seen—that the best safety trainers, the best training programs, they all have an Akro background. If now

[01:07:45] Heli Schremppf or Xandi,

[01:07:49] Theo, what do I know, I think all the people who lead the SIV trainings have a background in Akrofliegen, and so, over the years, the perception of Akrofliegerei has changed a bit. Akrofliegen

[01:08:12] **Lucian Haas:** basically supports the safety of the entire scene. Completely

[01:08:14] **Roland Brunnbauer:** exactly.

[01:08:17] At the beginning, I perceived it as, okay, they're all looking at us as if we're some kind of suicide pilots, but now it's basically flipped, okay, we can learn a lot from them. Every cross-country pilot should actually be able to stall their glider, because you just get a collapse somewhere and you have to be able to recover from it. Now, from the Austrian Akro League, I think we've already moved a lot, so we're growing steadily, you can see there's interest, we also do events where you can really

[01:09:02] ...saying, okay, that works, we'll meet up there, we'll just go flying together and anyone can just ask questions, anyone can now say,

[01:09:14] what level he's at, you analyze each other, you fly out into the box, you do a trick and the other person sees, hey, okay, you made a small mistake there or there, so we've already made good progress, especially in the areas where I'm active.

[01:09:36] you can already see, I think, that safety is increasing and that really senseless mistakes are being made less often, and the community that's growing there—well, everything is actually perfect. I've never regretted getting the whole thing started; of course, there's an organizational effort behind it to make it all happen, but I believe it pays off, and with the support from the Aero-Club, I'm basically in now and can just get into the whole world of aviation.

[01:10:24] across the board in all sections, so to speak

[01:10:28] purely radiating, in a way, radiating, yes exactly, and people know, okay, if someone is at the flight school now and says, hey, I want to try Akrofliegen, then they know, okay, that works, get in touch with them. What we are definitely not are a replacement for SIV training, so we don't do professional supervision or anything like that, so the best prerequisite is, of course, that you've already done an SIV and you know the basic stuff and just want to keep going.

[01:10:59] **Lucian Haas:** Towards the end, I'd like to bring up another topic where you're also a bit of a specialist. You do synchro flying, but also synchro flying where you're still connected to the other pilot. That's also called canopy relative flying. Explain what that actually is.

[01:11:18] **Roland Brunnbauer:** Canopy relative flying comes from skydiving. In skydiving, it's literally called Canopy Relative Flying. You fly into each other, climb down the lines, connect, and can then get into flight positions

that wouldn't be possible for us. So it's possible for one person to fly normally while the other, who's hanging off them, is simply upside down—they're actually flying stable headfirst. That's canopy relative flying. But it goes much further than that, of course.

[01:12:02] There are so many things possible that just wouldn't be possible without the other person. That's exactly what we do. And we get booked for shows quite a bit where we show the whole thing off.

[01:12:20] **Lucian Haas:** Is it actually particularly demanding, or do you just have to dare to connect with someone else and then realize that the forces actually balance out—so you reach a sort of equilibrium while flying, and can then fly side-by-side or over and under each other, and still feel safe? Or is it that when you're hanging there upside down, you think, "shit, if this just comes apart, I'm going to fall into my sail or whatever?"

[01:12:48] **Roland Brunnbauer:** Yes, definitely. So this isn't anything everyday. We didn't invent it ourselves either. The Renegades were basically the first to do it with paragliders. They then passed their knowledge on to the Freestyle team, and the Freestyle team passed that knowledge on to us. So this is something that hasn't been extensively tested by various pilots. Of course, there are several people who have brought it as far as we are now, but doing the whole thing is no small feat. The forces involved increase immensely.

[01:13:34] Normal gliders wouldn't withstand that. So we have special equipment for this. Even though it might look for a moment like we're out there with production gliders, they've been modified. The lines wouldn't hold up if we flew the downplane turned. It took a lot of training to be able to do that, and it's very, very intense, also in terms of the physical strain on the body. We're actually always under G-force where it basically pushes us into the short bag. That means we have difficulties—the blackout that people know, for example, when you're just spiraling and not paying attention to your breathing.

[01:14:23] That's what you actually only know from paragliding. The problem we have with canopy-relative flying is that we have exactly the opposite happening. That means all the blood rushes to the head and we basically get a blackout. So, from a physical strain perspective, it's very, very challenging and we can only ever proceed in baby steps, because we simply have to see what happens next, what we want to change now, and how the body reacts to it. So the first downplane we attempted, Norbi and I were like, "Whoa, what just happened?"

[01:15:09] That's something completely new. Paul told us what's going to happen, but to actually feel it with that kind of speed—you just don't experience that in paragliding. Dealing with that is kind of the exciting part, and our goal is more or less to combine canopy-relative flying and Akro paragliding to create some really special flight shows and see what we can show there.

[01:15:46] **Lucian Haas:** Bringing them together in the sense that you fly Akro figures in a connected way, or that you say, okay, you fly connected, then you separate and then you fly a quasi-synchro Akro program—not simultaneously, but sequentially. So, what is the connection between canopy-relative and Akro for you?

[01:16:04] **Roland Brunnbauer:** The connection basically makes thermals out of the whole thing. We start and hook up together and do, for example, a downplane, or we're working on new maneuvers that you've basically already thought through in your head, what you can basically expand canopy-relative flying with. Exactly, you can first do connected stuff, then you can basically incorporate Akro figures in between, then you separate briefly, do, basically bring the whole Akro paragliding repertoire together with the canopy-relative repertoire, then you can fly them together again, you put them back together and then move into other positions again.

[01:16:49] And just creating something like that—the connection from high-level Akrofliegen, meaning actually being able to fly Infinity-Tumbling with the gliders and mixing the entire Akrofliegen portfolio with it—that hasn't existed before, and we're the first ones trying to bring that all together.

[01:17:15] **Lucian Haas:** Would a connected infinity tumbling be possible?

[01:17:21] **Roland Brunnbauer:** Yeah, the theory exists.

[01:17:23] **Lucian Haas:** Then I'm really looking forward to the first video. But you'd probably have to be completely worried about losing the connection, because the forces would probably tear you apart completely, wouldn't they?

[01:17:36] **Roland Brunnbauer:** Yeah, what we're struggling with is the altitude. I mean, we're losing... the altitude

[01:17:43] **Lucian Haas:** ...on the ground, because you lose so much altitude with every rotation, right?

[01:17:47] **Roland Brunnbauer:** When we turn, we lose even less altitude. So we lose the most altitude really when we basically go down from the side-by-side and both gliders are lying on their noses, because there's just no surface area left and... we literally fall towards the ground. If we then get the whole thing moving and start turning, then the descending becomes a bit better again, but being able to rhythmize that then simply requires an extreme amount of altitude and is just so extremely taxing on the body.

[01:18:26] Not impossible, theoretically possible. I think we probably need about 3,000 meters for that.

[01:18:34] **Lucian Haas:** Wow. How do you train something like that, I mean, or how often do you train it, so that you actually go flying together and say, okay, now we're doing all these canopy-relative exercises?

[01:18:46] **Roland Brunnbauer:** We're training very intensively. Especially at the beginning, when we first started learning the whole thing.

[01:18:59] We try to be together as many days as possible, of course. What's a bit of a difficulty for us is that I live in Upper Austria and Norbert lives down in Carinthia. Because of that, we have certain stations where we basically train, and if the weather is bad, it's already happened that we just fly somewhere else to be able to train there too. It's a massive amount of hours we train together just to make it happen at all. But in that case, I might even suggest doing that in a separate podcast, because there are also some movements happening within the Airbound team right now.

[01:19:44] and there will definitely be some very exciting and interesting news soon. Where it might make sense to maybe even do the podcast together with Norbert at some point.

[01:19:58] **Lucian Haas:** Yes, gladly. Let's take another look at that. Just one last question to wrap up. When you're flying together like that and you're hooked to each other and the forces pull outwards and all that, do you have to be very well coordinated? Does it have to be the same glider size and do you basically have to have the same weight that you're flying with? So, do you have to coordinate perfectly with each other for that?

[01:20:21] **Roland Brunnbauer:** Yes, exactly. So, one thermal is basically about being able to give each other that trust that the other person... because if one of us makes a mistake, it just goes crazy and things can happen that we don't want to experience. It's a lot about the material we're working with, and Advance supports us totally in this whole project and really provides us with the equipment we simply need, because it's just not possible with off-the-shelf stuff anymore. We obviously have to coordinate on that.

[01:21:07] Weight is a very, very important factor so that we fly and sink at the same rate, because of course, if one is massively heavier, he'll constantly fly away from the other and we'll never be able to stay together. It's very, very important to be on the same page regarding mindset, equipment, as well as weight. That

[01:21:31] **Lucian Haas:** It means that from the pilots' side, it wasn't about one person saying, "Okay, I'm a 70-kilo little guy" and the next saying, "I'm a 100-kilo man"; they actually wouldn't be able to fly something that heavy together.

[01:21:41] **Roland Brunnbauer:** Exactly, so it would be harder, but it would probably be possible now to adapt it to different sizes with the equipment. But that makes the whole thing massively complicated and, I believe, it's just not worth taking on more risk and making attempts at something that is somehow difficult to control.

[01:22:12] **Lucian Haas:** How many shows do you do a year?

[01:22:15] **Roland Brunnbauer:** It varies, but on average we do about 10 shows.

[01:22:24] **Lucian Haas:** Okay. Roland, I'd leave it there for now. Great, everything you've told us about Team Airbound and canopy relative flying, which, in many ways, you really have to understand how the whole thing works

first, because in the end it's so different from actual paragliding, which is probably a completely different challenge for you as pilots, and it's certainly nice to have that with Norbert. But thanks for telling us all that, and I'm curious to see what else might come from you in the near future in terms of stunts, shows, and other elements. Thanks for that, in any case, and also for what you do for the scene by co-founding the Austrian Aircraft League and pushing so many things forward.

[01:23:10] Thanks for that as well.

[01:23:11] **Roland Brunnbauer:** Yes, I want to say thank you for inviting me to your podcast, I was very happy to do so. To be able to give a bit of insight into all my aviation stuff, and thanks a lot for the

[01:23:53] **Lucian Haas:** recommendation.

[01:24:00] Being with us costs 5.00€ a month, or roughly 5.00€ per month. But no matter what you give, every amount helps Podz-Glidz and Lu-Glidz continue to operate and develop in the service of the paragliding scene. For that, I say thank you. All the information on how your contribution reaches me can be found on the website www.Lu-Glidz.blogspot.com. There, you'll find the "Support" menu item. Lu-Glidz writes xxxxxxxxxxxxFilm

[01:24:30] Until next time. Until next time. Don't fall from the sky. Ciao.

Français

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

Show notes

Roland Brunnbauer est tombé de la grande roue du Wiener Prater. Il poursuit également d'autres projets de vol exceptionnels.

Quand le parapente apparaît dans les médias, c'est généralement en lien avec des accidents. Roland Brunnbauer a récemment montré une fois que cela peut aussi se passer autrement.

Roland, connu dans la scène sous le nom d'Acroli, a commencé en haut d'une nacelle de la grande roue du Wiener Prater, a ensuite plongé d'une hauteur d'environ 70 mètres et a atterri en douceur dans une prairie. Les images spectaculaires ont fait le tour du monde dans de nombreux journaux.

Le vol a duré moins d'une demi-minute. La planification et la préparation du projet, en revanche, ont pris plus d'un an. Ce qu'il a fallu prendre en compte et les obstacles à surmonter, Roland en parle dans ce 138. Folge de Podz-Glitz.

L'entretien porte également sur ce qui le pousse à réaliser sans cesse des cascades inhabituelles en parapente. Le trentenaire est l'un des meilleurs pilotes d'acro d'Autriche et a fait de sa passion un métier. En tant qu'initiateur de l'association Austrian Acro League, il poursuit également l'objectif d'ancrer plus largement le vol acro dans la scène du parapente.

D'autres sujets sont le vol de démonstration avec l'équipe Airbound avec son partenaire de vol Norbert Winkler et l'histoire passionnante de la façon dont Roland a dû craindre d'être dévoré par un requin après un saut en D-Bag raté depuis l'hélicoptère.

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 :

Piste : Skating on the Uppers | Artiste : National Sweethearth

Bibliothèque audio Youtube

<https://youtu.be/0x1Bp-kni4o?si=WdtubCcgnYpjaOcX>

LIENS Lu-Glitz :

- Blog : <https://lu-glitz.blogspot.com>
- Facebook : <https://www.facebook.com/luglitz>
- Insta : <https://www.instagram.com/luglitz/>
- Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
- Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
- Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
- Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>

Roland Brunnbauer LIENS :

- Homepage Roland Brunnbauer : <https://rolandbrunnbauer.at/>
 - Instagram : https://www.instagram.com/acroli_/
 - Facebook : <https://www.facebook.com/rolandbrunnbaueracro>
 - Youtube:: <https://www.youtube.com/@ACROLI>
 - Austrian Acro League : <https://acro-austria.at/>
 - Équipe de synchro Airbound : <https://rolandbrunnbauer.at/synchro-team/>
-

Quand le parapente apparaît dans les médias, c'est généralement lié à des accidents. Roland Brunnbauer a récemment montré une fois comment cela peut être différent.

Roland, connu dans la scène sous le nom d'Acroli, a été propulsé depuis une nacelle de la grande roue du Wiener Prater, plongeant sur près de 70 mètres de hauteur avant d'atterrir en douceur dans une prairie. Ces images spectaculaires ont fait le tour du monde dans de nombreuses émissions d'information.

Le vol pur a duré moins d'une demi-minute. La planification et la préparation du projet, en revanche, ont pris plus d'un an. Ce qu'il a fallu prendre en compte et les obstacles à surmonter, Roland en parle dans ce 138. Folge de Podz-Glitz.

L'entretien porte également sur ce que Roland entreprend régulièrement avec des cascades inhabituelles en parapente. Le trentenaire est l'un des meilleurs pilotes d'acrobaties d'Autriche et a fait de sa passion un métier. En tant qu'initiateur de l'association Austrian Acro League, il poursuit également l'objectif d'ancrer plus largement le vol acrobatique dans la scène du parapente.

D'autres sujets sont le spectacle aérien en tant qu'équipe Team Airbound avec son partenaire de vol Norbert Winkler et l'histoire passionnante de la façon dont Roland a dû craindre d'être dévoré par des requins après un saut en D-Bag raté depuis l'hélicoptère.

Liens :

- Début de la Grande Roue : <https://youtu.be/igkGXMU-5q0?si=YBx07U2ebBSN8KnY>
-

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2024/07/podz-glitz-138-riesenrad.html>

Transcript

[00:00:06] **Roland Brunnbauer:** C'était le quatrième lancer, donc c'est arrivé parfaitement, j'ai pu stabiliser l'aile juste au-dessus de moi, retirer la sécurité et oui, après ça, Scharpen au Prater a quasiment foncé sur le gros branding Jochen-Schweizer et oui, c'était tout simplement génial. J'en ai encore la chair de poule là.

[00:00:37] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:41] **Roland Brunnbauer:** Des histoires du monde du parapente. Aujourd'hui avec Roland Brunnbauer, peut-être mieux connu sur les réseaux sociaux sous le nom d'Acroli. Et je suis Lucian Haas.

[00:00:58] **Lucian Haas:** Quand le parapente apparaît dans les médias, c'est généralement en lien avec des accidents. Roland Brunnbauer a récemment montré qu'il pouvait se passer de ça. Roland, connu dans le milieu sous le nom d'Acroli, a décollé du haut d'une nacelle de la grande roue du Prater à Vienne. De là, une chute d'environ 70 mètres de haut. Et puis, un atterrissage en douceur dans une prairie. Ces images spectaculaires ont fait le tour du monde dans de nombreux journaux. Le vol a duré moins d'une demi-minute. En revanche, la planification et la préparation du projet ont pris plus d'un an. Tout ce qui a dû être pris en compte et les obstacles à surmonter, Roland nous en parle dans cet épisode 138.

[00:01:43] Épisode de Podz-Glitz. L'entretien porte aussi sur ce qui le pousse à nouveau et à nouveau à réaliser des cascades inhabituelles en parapente. Le trentenaire est l'un des meilleurs Akropiloten d'Autriche et a fait de sa passion un métier. En tant qu'initiateur de l'association Austrian Akro League, il poursuit également l'objectif d'ancrer plus

largement l'Akrofliegen dans la scène du parapente. D'autres sujets sont le vol de démonstration avec l'équipe Airbound avec son partenaire de vol Norbert Winkler et l'histoire passionnante de la fois où Roland a dû craindre d'être dévoré par des requins après un saut en D-Bag raté depuis un hélicoptère. Si vous aimez Podz-Glitz, alors soutenez mon travail en tant que Förderer.

[00:02:31] Tu peux voir comment c'est tout simple sur le blog de parapente Lu-Glitz, plus précisément sur la page Soutenir.

[00:02:42] Roland, comment est-ce qu'on a l'idée de vouloir faire du parapente depuis la grande roue du Wiener Prater ?

[00:02:50] **Roland Brunnbauer:** L'idée m'est venue pendant la nuit, je me suis réveillé et j'ai eu cette pensée : ce serait quelque chose de passionnant de descendre de la grande roue. Et compte tenu de la couverture médiatique plutôt négative, parce qu'en général, on ne parle du parapente dans les médias que lorsqu'il y a des accidents ou des choses pas très agréables, j'ai vraiment voulu apporter quelque chose de différent. Je voulais une couverture médiatique positive sur notre sport pour montrer que le parapente ne se résume pas aux accidents, comme c'est souvent présenté dans les médias de masse, mais qu'on peut vraiment vivre des expériences exceptionnelles.

[00:03:48] Le sport, c'est bien plus que ça. C'est pour cette raison que j'ai eu l'idée que ce serait quelque chose de spécial. Personne n'a encore fait ça, c'est unique, et c'est comme ça que l'idée est née ; je m'y suis ensuite mis et j'ai travaillé pour réussir à le concrétiser.

[00:04:08] **Lucian Haas:** Alors, voler depuis la grande roue, ce n'est pas vraiment une pratique normale pour notre hobby, si je puis dire. Est-ce que tu penses vraiment que ça va passer comme, ah, c'est du parapente normal, ou qu'est-ce que ça veut dire parapente normal, mais que ça aura quand même un impact positif sur le parapente dans son ensemble ?

[00:04:28] **Roland Brunnbauer:** C'est mon espoir à ce sujet. Bien sûr, ce n'est pas un décollage normal, ce n'est pas une montagne à proximité ou quoi que ce soit, mais parce que c'est si unique, ça nous permet de jeter un coup d'œil sur nous et sur notre sport. Et comme ce sport m'a énormément changé, je veux vraiment transmettre ça : quand on trouve un sport qui est si unique, si spécial et cool... enfin, je suis absolument accro à ce sport et c'est un peu ce que je voulais transmettre. Les gens, il y a plus que ça, il y a notre sport et il est tout simplement génial.

[00:05:12] **Lucian Haas:** Comment ça s'est passé concrètement ? Tu te réveilles, tu as ce rêve ou cette vision, tu te vois descendre de cette grande roue au Prater de Vienne, mais comment ça continue ? Tu en parles d'abord aux autres, ou tu te dis : « Je vais appeler directement l'exploitant de la grande roue pour lui demander s'il a un problème si je saute de la nacelle », ou comment ça s'est passé ?

[00:05:35] **Roland Brunnbauer:** Oui, alors on est déjà au cœur du problème principal là. C'était juste une idée que j'ai eue à un moment donné. Ensuite, je me suis assis devant l'ordinateur, j'ai regardé le terrain, j'ai vérifié si ce que j'avais en tête était seulement réalisable. J'ai tout de suite remarqué que c'était une idée qui serait cool, mais que je ne pourrais finalement pas mettre en œuvre parce que c'était tout simplement trop exotique. Et j'avais beaucoup de mal à imaginer comment mettre tout ça en mouvement. C'était vraiment difficile de concrétiser le projet, mais oui, on l'a fait.

[00:06:26] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui t'a autant piqué là-dedans pour que tu te dises, en fait, je pense que ça ne peut pas marcher ? Pourquoi, que ce soit la technique, les autorités, peu importe, où tu dis déjà avant que ça ne va probablement pas réussir. Mais tu t'y colles quand même. C'était quoi l'intérêt ? Pourquoi voulais-tu quand même réussir à franchir cette étape ?

[00:06:46] **Roland Brunnbauer:** Oui, c'est une sorte de trait de caractère chez moi. On peut le voir comme un problème. Pour moi, je le vois plutôt comme une motivation positive. L'un de mes mottos, c'est : si ça ne marche pas, ça n'existe pas. De ce point de vue, je ne m'y connaissais absolument pas dans le domaine. Je veux dire, bien sûr, j'ai déjà déposé différents formulaires ou quelque chose comme ça pour certaines choses, mais je n'avais jamais fait ça dans un style pareil. Et c'était comme si ça m'avait captivé. J'avais quelque chose que je voulais faire, et tant que je n'avais pas reçu un refus définitif et écrit de l'administration, je n'ai pas pu lâcher prise sur tout ça. Comme je ne m'y connaissais pas bien dans toute cette histoire de permis, ça m'intéressait aussi simplement de savoir comment ça fonctionnait.

[00:07:39] Quels chemins faut-il parcourir pour mettre le projet sur les rails et avoir enfin une lueur d'espoir ? Et oui, je savais que ça pouvait simplement se résumer à : « Eh bien, ça n'arrivera pas, tu ne le feras pas. » Du moins, pas dans le respect de la légalité. Mais oui, c'est ce que j'ai dû affronter avec tout ça.

[00:08:07] **Lucian Haas:** Combien d'administrations étaient impliquées au final ? Est-ce qu'il suffit d'en contacter une seule ou est-ce qu'il y a aussi l'autorité de l'aviation civile ou je ne sais quoi d'autre qui est concerné ?

[00:08:18] **Roland Brunnbauer:** Côté autorités, j'ai eu des négociations avec environ neuf ou dix personnes. Dix personnes ont participé aux négociations. C'étaient toutes des divisions distinctes que je devais convaincre pour mon projet. Dix différentes, wow. Il y avait parfois deux personnes pour une même fonction, mais dans l'ensemble, j'ai eu besoin de trois magistrats différents, du contrôle des expressions, de l'aéroport, du contrôle aérien, et finalement, j'ai même dû déposer une demande auprès du magistrat pour l'horticulture et l'entretien des paysages, parce que je veux pratiquement atterrir sur la Kaiserwiese et que c'est en fait un terrain privé, mais les fleurs et les plantes qui s'y trouvent sont gérées par eux.

[00:09:13] Ce furent des discussions intenses avec toutes les administrations pour essayer de trouver un terrain d'entente. Quoi que

[00:09:21] **Lucian Haas:** C'était le plus gros os à casser que tu aies eu à gérer ?

[00:09:23] **Roland Brunnbauer:** Le plus dur, c'était en fait le magistrat, donc la direction de district à Vienne, que j'ai appelée très tôt pour demander comment je devais soumettre la demande, et qui m'a dit au début que ça n'arriverait pas, que ce n'était pas recevable.

[00:09:45] **Lucian Haas:** Et comment est-ce que tu as fini par les convaincre ?

[00:09:48] **Roland Brunnbauer:** Après l'appel, j'ai d'abord été un peu abattu et je me suis dit : d'accord, jusqu'à cette étape, j'ai quand même déjà accompli plusieurs étapes. J'avais déjà la Grande Roue et la Prater GmbH à mes côtés, je les avais déjà convaincus, ils avaient déjà dit : « Ouais, c'est cool, on fait ça, c'est une super pub pour vous aussi, en quelque sorte. »

[00:10:17] Mais après que le Magistrat m'a carrément dit que ça n'arriverait pas, j'étais encore plus tendu pour trouver un moyen de percer tout ce mystère, de lire toute la législation,

[00:10:36] ... de creuser encore plus le sujet, parce que je n'arrivais pas à accepter ce "non". Et oui, ça a pris environ un mois ; j'ai beaucoup téléphoné à des collègues pilotes, à d'autres qui ont reçu des décisions un peu particulières ou des refus, je me suis encore plus plongé dedans et j'ai fini par trouver des arguments pour expliquer pourquoi c'est réalisable et comment on peut mettre tout ça sur un plan légal.

[00:11:20] **Lucian Haas:** Combien de temps ça a pris, de la première idée jusqu'au moment où tu peux dire que tu as toutes les autorités et tout ce dont tu as besoin à bord ?

[00:11:31] **Roland Brunnbauer:** De l'idée initiale jusqu'au jour où on l'a vraiment concrétisé, il s'est écoulé plus d'un an. Donc, entre un an et un an et demi, c'est le temps qu'il a fallu pour tout élaborer et pouvoir le mettre en œuvre dans la réalité.

[00:11:56] **Lucian Haas:** D'un côté, il y avait toute la partie administrative. Qu'est-ce que tu as dû faire, toi en tant que pilote, pour ce projet ? Ou est-ce que c'était juste du genre : pour moi, c'est super simple, je monte sur la grande roue, je grimpe sur le toit et je décolle juste comme ça ?

[00:12:13] **Roland Brunnbauer:** Oui, d'un point de vue sportif, c'était bien sûr aussi une grosse préparation pour moi de pouvoir le faire. Tout a commencé quand j'ai reçu un P3 d'Advance, enfin l'aile de série, la 16. C'était la première aile que j'avais. Avec celle-là, comme on le sait déjà, avec les ailes légères, des décollages de type "Throw and Go" sont possibles. Même avec des ailes plus grandes, c'est bien sûr possible aussi, il faut juste plus de vent. Et c'est avec celle-là que je suis parti, j'ai un peu exploré les montagnes chez moi, j'ai cherché des endroits spécifiques qui sont normalement impossibles avec une aile légère pour décoller.

[00:13:06] Donc avec le Pi 16, je me suis lancé depuis le mur d'une ruine de château. J'ai dû y passer une demi-journée, j'ai essayé de développer une technique parce que la largeur du mur faisait environ un demi-mètre et la longueur environ trois mètres. Et oui, la longueur des suspentes était plus longue que le mur lui-même. Vu comment je suis monté là-dessus, je me disais : « OK, je ne suis pas sûr que ça va marcher ». Je suis resté là-haut. Au début, les conditions de vent étaient faibles.

[00:13:48] Je crois avoir balancé 50 lancers quelque part dans les buissons, je suis tombé du côté, j'ai marché genre un demi-mètre et j'ai commencé à avoir le sentiment d'être plus à l'aise dans un espace aussi restreint. Parce que d'un côté, ça descendait tout simplement raide et de l'autre côté, du côté de la ruine, il y avait quand même un mètre de haut. C'était mon espace de secours, si quelque chose tournait mal, OK, je me réfugie vers l'intérieur pour ne pas tomber à l'extérieur, parce que ça deviendrait évidemment dangereux. C'était le premier. Ensuite, je me suis rendu compte, OK, avec l'aile, on a quelques défis où on peut simplement améliorer des choses.

[00:14:34] J'ai ensuite appelé Advance et je leur ai parlé du projet ou de l'idée. Et puis on a construit une aile, une 14er Pi, qui n'est pas sur le marché, elle n'est pas disponible. Et j'ai reçu l'aile, je crois, environ trois à six mois plus tard. Jusqu'à ce moment-là, je n'en avais eigenlijk parlé à personne. C'était vraiment un cercle très restreint avec qui j'ai communiqué sur ce que j'avais un peu l'intention de faire. Parce que je ne savais pas si c'était réalisable ou pas, jusqu'à ce que le THW ait aussi eu, en fait, très peu de contacts avec la grande roue.

[00:15:22] J'en étais plutôt encore à la phase : « OK, comment je les contacte ? » À ce moment-là, c'était vraiment juste une idée très, très vague. Quand j'ai reçu le 14, je suis monté sur toutes les montagnes autour de chez moi. On ne peut normalement pas décoller nulle part avec un parapente. Et je crois que j'ai fait genre cinq randonnées en trois ou quatre jours. Je suis monté sur des sites de décollage ou, en fait, pas vraiment des sites de décollage, juste à côté de la croix au sommet, et j'ai essayé de décoller d'une manière ou d'une autre. Ça a vraiment super bien marché. Enfin, la aile, elle est juste géniale.

[00:16:09] Je suis donc absolument convaincu. Et c'est devenu mon aile préférée maintenant. J'ai volé sur énormément de sites où il est normalement impensable de pouvoir décoller. Et là, je me suis dit, d'accord, je pense que je peux mettre ça en pratique. Plus tard, il y a bien sûr eu le problème que si tu es sur une petite surface et que tu n'arrives pas à mettre l'aile parfaitement en l'air du premier coup, tu as évidemment la problématique de devoir préparer à nouveau l'aile pour le lancer suivant, et comme la place manque, on a dû trouver un moyen pour que je puisse réorganiser les suspentes dans un espace aussi restreint.

[00:16:58] comment je reviens simplement en position de départ, en quelque sorte. C'était un point un peu délicat parce que, bien sûr, quand il y a du vent, tout le monde connaît ça : quand on se tient là avec la rosette en main et que le vent rentre dedans, la rosette se gonfle et... à un moment donné, si on lâche les suspentes, oui, l'aile part vers l'arrière et tire peut-être un peu vers le bas derrière, et c'était un point un peu délicat de peaufiner tout ça et d'avoir vraiment la possibilité de pouvoir se préparer à nouveau, même avec beaucoup de vent.

[00:17:33] **Lucian Haas:** Tu as aussi pratiqué en quelque sorte, tu es vraiment allé à des endroits où tu t'es dit : « maintenant, je me mets face au vent et j'essaie de réorganiser l'aile à nouveau » à plusieurs reprises.

[00:17:42] **Roland Brunnbauer:** Exactement, donc je suis monté sur une via ferrata juste à côté de chez moi, je me suis pratiquement mis sur la falaise là-haut, c'était juste une descente abrupte sur le devant, il y avait un petit peu de zone tampon derrière où j'aurais pu rebondir si quelque chose arrivait, et c'est comme ça que j'ai commencé à m'entraîner pour tout ça.

[00:18:05] **Lucian Haas:** Maintenant, sur la grande roue, tu n'avais pas de zone tampon, ça descendait partout : à droite, à gauche, devant, derrière. Et le toit, d'après ce que j'ai vu sur l'image, le toit de cette cabine est aussi légèrement bombé, donc ça glisse probablement vite sur les côtés, ce qui veut dire que c'est glissant, mais plus vite, qu'on peut glisser d'un coup ou un truc du genre. Comment tu as fait ? Tu étais attaché d'une manière ou d'une autre ?

[00:18:30] **Roland Brunnbauer:** Le toit est courbé, donc la dimension maximale du toit était de 1,90 m sur 3,90 m ou 1,80 m sur 3,90 m, il est courbé et j'ai donc bien sûr perdu la moitié extérieure sur la gauche et sur la droite, parce que ce n'était pas vraiment praticable, j'aurais glissé. Du coup, lors de ma préparation, j'ai vraiment gardé à l'esprit : je reste sur

le point où je suis, je reste simplement à 100 % immobile et je dois réussir à faire monter l'aile sur le stand en hauteur. Je voulais normalement le faire sans sécurité, mais l'administration ne me l'a pas permis.

[00:19:17] Donc, j'ai dû installer une sécurité juste pour obtenir l'autorisation, j'ai dû élaborer un concept de sécurité énorme pour faire accepter le truc, et du coup, il fallait que je mette une sécurité. Elle est esthétiquement correcte, mais elle ne sert pas énormément, parce que si j'étais tombé avec la sécurité, je me serais retrouvé quasiment la tête en bas et j'aurais été projeté sur le côté contre le wagon ou en dessous. Ce serait une situation qu'il fallait absolument éviter, parce que ça aurait été assez violent.

[00:20:04] **Lucian Haas:** Mais ça voulait quand même dire que pour le décollage, avant de vraiment partir, tu devais aussi débloquer cette sécurité comme étape supplémentaire.

[00:20:11] **Roland Brunnbauer:** Oui, exactement. Pour ce point, je me suis bien sûr posé beaucoup de questions sur la manière de faire. Parce qu'évidemment, d'un côté j'ai l'aile, de l'autre j'ai les élévateurs, je lance l'aile, elle part dans le vent, et là je dois bien sûr contrôler mon aile avec les freins. Et là-haut à 65 mètres de haut, où je n'ai pas vraiment de rayon de mouvement, que je ne laisse pas l'aile s'enfoncer ou quoi que ce soit si elle part sur le côté, ce n'était pas une option de lâcher les freins et de me détacher quasi de la sécurité. Du coup, on s'est assis pour en discuter, un ami m'a aidé, Jan, pour voir comment on pouvait faire pour que la corde soit totalement tirée sans que je doive me détacher de mon côté.

[00:21:06] Exactement, de cette manière, j'ai pu garder le contrôle sur mon aile en permanence.

[00:21:12] **Lucian Haas:** Combien d'essais t'a-t-il fallu avant de pouvoir finalement décoller ?

[00:21:16] **Roland Brunnbauer:** Le quatrième lancer, c'est celui où je suis tombé. Au premier lancer, il n'y avait pas assez de vent, donc en ville, c'était un phénomène nouveau pour moi parce que bien sûr, en ville, sur un immeuble ou quelque part, je n'étais jamais resté debout et le matin, le vent était en fait assez turbulent là-bas. Donc les vitesses angulaires variaient tout le temps. C'étaient pas des rafales qui sortaient de la ville ou quelque chose que la ville imposait. C'était de 30 km/h à simplement 5 km/h, il y avait tout ça pendant le temps où j'étais là-haut.

[00:22:02] Trouver le bon moment, bien sûr, j'ai commencé par me dire : « OK, ça va, ça semble juste ». Je n'ai jamais pu dire précisément en km/h ce qu'il fallait là-bas. Je me suis dit : « OK, ça va, une bonne phase arrive, une forte rafale vient de retomber », et j'ai pris cette phase, j'ai lancé l'aile et le vent était simplement moins fort, il était devenu moins fort, et de ce côté-là, l'aile ne bougeait pas beaucoup. Donc j'ai lancé le paquet vers l'arrière, ça est juste tombé sur le côté. C'était le premier essai, le deuxième essai aurait été super. Là, l'aile a bien pris l'air, elle est bien montée, mais à ce moment-là, j'étais resté un peu bête.

[00:22:54] L'aile est tombée sur le côté par-dessus le wagon et je n'ai plus pu la remonter par la frein. À un certain point, j'aurais pu intervenir, mais j'aurais dû, oui, me déplacer sur le côté, et du coup je l'ai juste freiné sur le côté et je l'ai laissée tomber. C'était le moment clé, en quelque sorte, ce qui a posé problème pour le lancer suivant, évidemment. L'aile est tombée sur le côté et je n'ai pas vu comment elle s'était enroulée en bas. Il y avait du vent, bien sûr. J'ai ensuite remonté l'aile et je crois qu'elle était encore une fois enroulée. On l'a alors dénouée comme on pensait que c'était la bonne position.

[00:23:41] et j'ai tout préparé à nouveau. Au troisième lancer, j'ai eu le problème que j'ai lancé l'aile et que j'ai emmêlé une suspente quelque part, j'ai fait un nœud de tension et je l'ai juste lâché, et il y avait alors un énorme nœud devant moi. À partir de là, ça n'était plus possible. C'était le moment où je suis devenu un peu, disons, nerveux et où je me suis dit : "Merde, ça aurait pu être la fin." Si je n'arrive pas à défaire le nœud là-haut, je dois redescendre, dérouler complètement l'aile, contrôler à nouveau proprement toutes les suspentes, puis remonter, mais comme on avait aussi un peu de pression temporelle parce qu'on ne pouvait le faire que le matin, je me suis dit : "Ok, ça pourrait être la fin,"

[00:24:35] que ça ne va plus rien donner. J'ai bien sûr appliqué toutes les techniques qu'on a apprises ou qu'on m'a enseignées, j'ai essayé de vraiment le débloquer du mieux possible, et heureusement, j'ai réussi et c'était au quatrième essai. Là, c'est arrivé parfaitement, j'ai pu stabiliser l'aile joliment au-dessus de moi, retirer la sécurité et voilà, c'est parti pour le Prater avec ce gros branding Jochen Schweizer dessus. Et oui, le génial, c'était juste là. Quand j'étais debout en

bas, je me demandais : est-ce que je l'ai vraiment fait ? Est-ce que je viens vraiment de passer par tout ce processus ?

[00:25:23] et toute la masse de ce que j'ai déplacé là. J'avais 35 personnes avec moi pour que je puisse réaliser le projet. 35 ? 35 et je me prends encore la chair de poule.

[00:25:36] C'était juste, oui, c'était juste tellement génial. J'ai vraiment du mal à mettre en mots ce que j'ai ressenti, de pouvoir vraiment concrétiser tout ça.

[00:25:47] **Lucian Haas**: Combien de temps a duré le vol proprement dit ?

[00:25:50] **Roland Brunnbauer**: Eh bien, pour être honnête, je n'ai jamais compté les secondes, mais je pense qu'il s'est écoulé environ une minute et demie entre le saut et l'atterrissage. Le vol en lui-même, ça a duré quelques secondes.

[00:26:07] **Lucian Haas**: Est-ce qu'un vol comme celui-là, quand on vit des expériences extrêmes, la perception du temps ralentit ? On le ressent de manière extrêmement intense. Est-ce que c'était aussi une telle expérience pour toi ?

[00:26:22] **Roland Brunnbauer**: Non, en fait pas vraiment. Je n'ai jamais pensé que ça s'était passé extrêmement vite ou extrêmement lentement. Mais je pense que c'est parce que je suis actif en Akrofliegen, dans l'aviation en général, et que j'ai appris toutes mes compétences grâce à l'Akrofliegen. On se retrouve souvent dans des situations où il faut simplement gérer ce qu'on a sous la main, et là, appuyer sur pause ou quelque chose comme ça, ça ne marche tout simplement pas. Il faut agir. De ce point de vue, je pense avoir une estimation assez réelle du temps qui s'écoule dans ces moments-là.

[00:26:59] **Lucian Haas**: Eh bien, tu l'as réussi. Le truc, c'est que les images qui vont avec et tout ça sont aussi arrivées dans les médias. Est-ce que tu dirais que tu as atteint ton objectif, celui de transmettre une image positive du parapente aux médias, d'après les retours que tu as reçus jusqu'à présent ?

[00:27:17] **Roland Brunnbauer**: Absolument. Je pense que nous avons largement dépassé les objectifs que je m'étais fixés. Je n'aurais pas imaginé, au début, avant même d'avoir l'idée, que ça deviendrait aussi grand et que nous aurions une telle portée médiatique. Nous avons été partout dans les infos et à la télé, de l'Autriche à Hawaï, en passant par la Chine et l'Amérique. Je pense qu'avec ce projet, j'ai réussi à faire découvrir le parapente à un public beaucoup plus large.

[00:27:55] **Lucian Haas**: Est-ce que tu en tires quelque chose pour toi avec un projet comme ça ? Tu vis aussi en partie de l'Akrofliegen. Est-ce qu'il reste quelque chose ou est-ce que c'est plutôt un projet où on se dit que, au final, avec 35 participants et au moins un an de préparation et tout le reste... tout le temps que tu y as investi, c'est plutôt un projet de prestige ou un projet de cœur, mais pas un projet avec lequel on gagne de l'argent au bout du compte.

[00:28:23] **Roland Brunnbauer**: Ce n'est pas ma façon de voir les choses, que je gagne de l'argent avec ça. Ce n'a jamais été une question de « d'accord, fais ça parce que je veux en tirer un profit », mais je l'ai fait plus pour le sport. Bien sûr, c'était aussi pour moi une façon de montrer que les limites sont déplaçables. Grâce à des sponsors comme Jochen Schweitzer, Samsung, Glorify, Advance, tout cela est devenu vraiment réalisable, parce que bien sûr, j'ai eu des dépenses énormes pour toutes les autorités, toutes les autorisations, toute l'équipe qui doit bien sûr voyager. Ils doivent loger à l'hôtel, manger, boire.

[00:29:09] Alors, j'ai eu des dépenses énormes, mais grâce à des sponsors solides avec qui je collabore, tout cela est devenu vraiment réalisable. Le bilan n'est pas encore tout à fait fait, je suis encore en train de traiter toutes les choses, mais il devrait rester quelque chose. Mais en fait, ce n'est pas vraiment important pour moi. Je réinvestirais cet argent pour le prochain projet, pour pouvoir continuer à mettre en œuvre ce genre d'initiatives.

[00:29:46] **Lucian Haas**: Peux-tu déjà dire quel sera le prochain projet ? Ou est-ce le genre de truc où tu te dis : « Bon, j'ai une vision, mais je préfère ne rien en dire pour l'instant » ?

[00:29:54] **Roland Brunnbauer**: Il y a toute une liste de choses que je veux encore faire, mais pour être honnête, je ne veux pas encore entrer dans les détails pour le moment. Je pense que parce qu'à la fin, jusqu'au jour où ça se produit, je ne sais pas : est-ce que c'était une connerie ce que j'ai fait ? Est-ce que ce qu'on prévoit est seulement réalisable ? Du coup, sur ce point, je préfère être un peu plus discret et ne pas dire : "je vais faire ça, puis ça, puis ça", pour finalement me retrouver devant le fait accompli et me dire : "ok, en fait je ne peux pas le faire du tout, parce que météo ou pour

n'importe quelle autre raison, c'est juste impossible."

[00:30:39] Mais c'est certain, d'autres choses arrivent et je pense qu'elles pourraient être intéressantes.

[00:30:47] **Lucian Haas:** Alors, je suis curieux de voir ce que tu vas encore nous sortir. Si quelqu'un te demande ce que tu fais, enfin professionnellement ou quelque chose comme ça, tu dis que tu es Akropilot ou quoi tu dis ? Ou tu dis que tu es pilote de cascades, parce que maintenant tu fais des cascades qui ne rentrent pas vraiment dans le Akrofliegen classique ?

[00:31:06] **Roland Brunnbauer:** En fait, je suis deux choses. Enfin, si on prend tout mon passé, ce que j'ai appris et tout ça, j'ai trois choses. Mais fondamentalement, je me vois comme un athlète. Ensuite, je suis quasi éducateur social et à l'origine, j'étais électricien. Mais je me vois surtout comme un athlète.

[00:31:32] Et là, j'ai bien sûr mes racines dans l'Akrofliegen. L'Akrofliegen, c'est simplement ce qui m'épanouit énormément. C'est là que je prends le plus grand plaisir. Mais bien sûr, aussi un peu de vol de distance, un peu de randonnée, ce genre de trucs fait aussi définitivement partie de mon répertoire, ça me fait plaisir et j'aime bien le faire. Une partie, c'est aussi simplement faire des figures. Maintenant, c'est discutable, d'accord, c'est quoi une figure ? Pour l'un, c'est une figure, pour l'autre, ce n'est pas une figure.

[00:32:11] Pour faire court, je me considère comme un athlète.

[00:32:14] **Lucian Haas:** Je dirais que les cascades sont toujours des choses qui comportent un certain risque et qui impliquent des tâches, des enchaînements de mouvements ou autre chose que tout le monde ne peut pas faire comme ça, mais où il faut déjà oser quelque chose, tout en ayant les compétences pour le faire. Comment as-tu fait, au juste, pour devenir un si bon Akropilot, et même semi-professionnel, si je puis dire ?

[00:32:38] **Roland Brunnbauer:** Comment j'en suis arrivé là ? C'est une bonne question, en fait. Je n'ai jamais pensé que je m'enracinerais autant dans le parapente, au point que ça devienne une partie si importante de ma vie. Je suis arrivé là par pur hasard. J'ai toujours été fasciné par l'aviation. Avant, j'habitais dans les plaines. J'ai entendu parler du parapente, j'ai peut-être vu une image une fois ou quelque chose comme ça, disant que ça existait quelque part. Mais je crois que je ne faisais pas encore la différence entre le parachutisme et le parapente, ce que la plupart des gens ne savent d'ailleurs pas vraiment distinguer.

[00:33:23] Je ne sais pas vraiment si j'ai déjà fait la distinction à ce moment-là. Tout ça a commencé avec un ami, ou plutôt un ex-ami de ma sœur. Ils faisaient du vol à voile et du PPL, donc des avions à moteur. Je suis souvent venu avec eux, on a fait des vols ensemble. Et là, je me suis dit : OK, je veux passer mon brevet de vol à voile, je veux faire un avion de tourisme. Mais financièrement, ce n'était pas si simple de pouvoir le faire, ou alors c'est juste un investissement en temps énorme. J'étais très occupé par mon métier d'électricien, j'ai très

[00:34:08] j'ai eu beaucoup de chantiers, j'ai énormément travaillé

[00:34:15] et je suis tombé sur le kitesurf. Le kitesurf, ça aurait aussi été super et on peut le faire à terre, on a de grandes prairies plates où on peut faire tout ça, on a alors simplement acheté du matériel de kite avec un autre ami. On n'avait jamais acheté de kite avant, on l'avait juste à la main. On est allés dans la prairie, on a essayé par essais et erreurs. On s'est fait traîner beaucoup dans la prairie, beaucoup de bleus. Avant bien sûr, oui, c'était comme la première fois avec une aile, une seule fois. On est allés faire du snowkite en hiver, on est allés faire du landkite en été et c'est ce que j'ai fait. À cause de ça, parce qu'en Autriche on est quasi,

[00:35:03] ...faire le service civil ou l'armée, du coup, je me suis dit : OK, je veux obtenir la certification 9. C'est le niveau d'aptitude le plus élevé qu'on puisse obtenir en Autriche. Si on l'a, on peut rejoindre l'armée et je voulais en fait me faire former comme pilote. C'était l'idée. Mais au moment de l'examen, ça a pris une tout autre tournure. À cause de mon asthme et d'une légère baisse de la vue, je n'ai absolument pas obtenu l'aptitude, et j'ai su, ou c'était en fait ma décision : si j'ai la certification 9, j'vais à l'armée et j'essaie de faire une formation de pilote.

[00:35:47] Si je ne l'obtiens pas, c'est décidé pour moi, je vais faire le service civil. C'est comme ça que ça s'est passé, je suis entré dans le service civil et j'y ai rencontré dès le premier jour un très bon ami, Stefan. Et le frère de celui qui était

là faisait du parapente. C'était une petite clique. Ils allaient parfois voler et on a commencé à discuter, et il m'a dit : « Tu veux bien venir avec nous sur une petite pente en Haute-Autriche ? Tu peux voir comment ça se passe, tu peux essayer. » Et là, c'est là que la direction a complètement basculé vers le parapente. On l'a fait et ce jour-là, c'était clair, OK, ça marche, on a appelé l'école de vol, on vient pour la journée d'essai et on a fait ça en une semaine.

[00:36:39] on a fait quasiment la formation de base, on a fait tous les vols d'entraînement en pente, on a fait le vol de 300 mètres et on est ensuite allés à la montagne pour faire notre premier vol. C'est là que j'ai vu qu'on pouvait faire des tonneaux en parapente et j'étais absolument fasciné par ça, et je me suis dit : oui, c'est ce que je veux faire. Ça

[00:37:02] **Lucian Haas:** mais tu l'as vu chez d'autres, ça ne t'est pas arrivé comme un tonneau. Non, c'est

[00:37:05] **Roland Brunnbauer:** Heureusement, oui, heureusement, ça ne m'est pas arrivé à ce moment-là, parce que je ne savais tout simplement pas ce que c'était ni ce qui était en train de se passer.

[00:37:20] Exactement, j'ai vu que tu pouvais faire des tonneaux avec un parapente et je me suis dit, OK, ça me va, je veux faire ça.

[00:37:27] **Lucian Haas:** Donc, juste en regardant, tu étais accro et tu t'es dit : d'accord, l'Akro c'est pour moi.

[00:37:32] **Roland Brunnbauer:** Ouais, j'avais comme objectif, genre, je veux faire un salto avec un parapente. C'était un peu ça l'objectif que j'ai poursuivi pendant un moment. La clique qu'on avait alors, enfin on en a fait une sorte de petit club informel. On leur a donné un nom, on était les Parabomber Kopfung et c'était une période sympa, une clique sympa. On est allés de site de vol en site de vol, on a acquis notre expérience. Et voilà, c'est comme ça que je suis pratiquement tombé dans tout ce monde de pilote. Et peut-être qu'un point dont je ne prends conscience que maintenant, c'est quand je leur ai dit que je voulais apprendre l'Infinity Tumbling, ils m'ont répondu : non, c'est pas possible.

[00:38:21] Tu ne peux pas faire ça, parce que seuls les gens qui vivent quasi en montagne peuvent le faire, et nous, on vit en plaine. Tu ne peux pas apprendre ça comme ça, en passant. Il faut s'entraîner de manière extrêmement intensive et c'est quasi impossible. Je pense que ça a pu être un déclic, quelque chose qui m'a marqué, comme c'est le cas maintenant avec la grande roue, comme dans la clique. Encore une fois...

[00:38:53] **Lucian Haas:** ça ne marche pas, ça n'existe pas. Exactement. Tu as dit que ça

[00:38:55] **Roland Brunnbauer:** ça doit quand même être possible d'une manière ou d'une autre. Exactement. Je crois que je ne peux pas me contenter de ça. Je dois le vivre par moi-même, vivre l'expérience, et aller jusqu'à la limite pour me dire, d'accord, ça ne marche peut-être vraiment pas. Il y a des choses qui ne sont pas possibles. Enfin, mathématiquement, ça ne marche tout simplement pas. Mais c'est peut-être ça qui me motive.

[00:39:18] **Lucian Haas:** Alors, tu es parti à la montagne pour mieux t'entraîner ou est-ce que tu as trouvé un moyen de faire de l'Akro en plaine ?

[00:39:27] **Roland Brunnbauer:** Ça s'est poursuivi après la formation de base et après toute la formation, ils nous ont assez vite mis de côté parce qu'on ne voulait pas faire de vols de performance ou un truc du genre. On avait pratiquement nos mentors dans nos cliques et on est allés dans des zones où l'objectif, ou là où on se défiait un peu, c'était : qui fait le plus de mètres par seconde de descente en spirale, et puis on était...

[00:40:06] **Lucian Haas:** Alors, le nom Parabomber était en quelque sorte au programme.

[00:40:09] **Roland Brunnbauer:** Oui, c'était bien sûr, donc notre logo était l'évolution du parapente. Je crois que tout le monde le connaît, où le parapente vole et qu'il reste accroché à un arbre, et comme nous étions très intégrés aux arbres sur nos sites, tout le monde a déjà eu l'expérience d'être resté quelque part dans un arbre. Ou d'être resté coincé un peu quelque part et d'être passé à côté. Ça a mené l'un à l'autre d'une manière ou d'une autre. Le problème qu'on avait, ou que j'avais à l'époque, c'est qu'on n'avait pas vraiment... ou à cette époque, ça fait maintenant 11 ans, il n'y avait pas encore une telle scène.

[00:40:55] À cette époque, ça n'existait tout simplement pas à une telle échelle. Il n'y avait pas des gens isolés qui volaient là. On ne les connaissait pas particulièrement bien, parce qu'on habitait simplement en plaine. Pour nous,

c'étaient juste des excursions d'une journée ou de plusieurs jours. On allait dans une zone de vol. Et tout le monde connaît ça, quand on est un groupe de cinq personnes. On ne rejoint pas n'importe quel autre groupe plus important. On reste un peu dans sa bulle. Les réseaux sociaux n'existaient pas encore non plus à ce moment-là. D'après ce que j'ai vu sur Facebook, c'était Schlögl et c'était mon héros absolu. J'ai regardé et étudié ses vidéos, mais j'ai quand même juste...

[00:41:42] je n'avais pas vraiment de guide sur la manière d'aborder ça. Et ça m'a tout de suite porté préjudice juste après la formation, parce que mon raisonnement était un peu du genre : d'accord, les spirales, et qu'est-ce qui vient après les spirales ? Oui, que l'aile tourne en fait comme un hélicoptère. Et à ce moment-là, c'était tout simplement massivement faux. Après les spirales et après quelques mois avec la confirmation de formation, on est allés à Kössen et le but était un peu : d'accord, ça marche, aujourd'hui on va faire tourner l'aile. Je me suis lancé et j'ai crié à Stefan : « Hé, regarde, là je vais faire un truc d'hélicoptère, comme je l'ai vu dans la vidéo. »

[00:42:27] Et c'est tout simple. Tu tires juste deux fois sur les freins, tu en lâches un et là ça tourne, et ensuite tu relâches l'autre et ça vole à nouveau tout simplement.

[00:42:35] Oui, en théorie c'est tout simple, sur les vidéos c'est tout simple, mais dans la pratique, je pense que l'hélicoptère est l'un des manœuvres les plus difficiles à apprendre dans toute l'Akrofliegerei. Et si on ne sait tout simplement pas faire un Full Stall, si on n'a jamais fait de salto et que les compétences de pilotage pour les Wing-Over, les spirales, simplement, oui, ce sont celles-là, et bien sûr les roulades, les tangages, tous les manœuvres de base, tirer sur la fermeture et ce genre de choses, on n'est définitivement pas encore au point où on devrait essayer l'hélicoptère. Je ne le savais pas, mais je l'ai pratiquement fait, j'ai alors été éjecté, j'ai pratiquement mis l'aile en Stall ou provoqué un décrochage parachutal et ça a tourné. Donc ça a fait tout le, enfin, je suis passé de haut en bas.

[00:43:21] L'introduction était encore bonne. L'introduction était bonne, oui. Je ne savais juste pas comment je vais m'en sortir maintenant ? Et je me suis dit tout le temps que je devais réparer l'aile, il m'avait dit qu'elle ne volait pas parce qu'elle était comme enfoncée en haut, et puis ça a encore tourné, et puis ça s'est encore arrêté, et j'ai complètement oublié que je volais avec des B-ailes. En fait, j'aurais juste dû lever les mains et elle aurait repris son vol normal. J'ai vraiment passé presque toute la hauteur à essayer de la faire voler à nouveau. Je n'y suis pas arrivé et à un moment donné, il y a eu le point où je me suis dit, OK, ça suffit, je ne peux plus faire ça, et j'ai fait un truc pendant ce temps-là, avec tout l'équipement et tout ça, on ne savait pas qu'on pouvait se servir de...

[00:44:07] se rapprocher de ça. J'avais appris à l'école de pilotage que, s'il arrivait quelque chose, il y a la poignée rouge, tu tires et c'est fini. Et je me disais, ou du moins c'était notre état d'esprit, que oui, tout ira bien. Mais comme je l'ai appris plus tard, ce n'est pas du tout le cas. Être suspendu au sac de secours, ce n'est pas une situation agréable. Est-ce que tu as tiré sur le sac à ce moment-là pour sortir de l'hélico ? Oui, exactement, je suis descendu si bas que j'ai décidé : d'accord, il faut que je lâche le sac. Au moment où je l'ai lâché, j'ai bien sûr relâché le frein.

[00:44:45] Oui, et je pense que tout le monde sait comment ça s'est terminé. L'aile a fait un petit bond, elle a repris son vol et il y avait une sorte de traînée derrière, et le retter était tout droit, alors j'ai juste essayé de saisir vers l'arrière pour le réintégrer, parce que là, j'étais de nouveau en vol. Évidemment, ça n'a pas marché et l'aile a, oui, fait un bond vers l'avant et je suis resté accroché au retter, devenant ainsi une partie d'un exercice de secours en montagne. En fait, le secours en montagne ce jour-là avait un exercice prévu et, oui, j'en étais le sujet d'entraînement.

[00:45:20] **Lucian Haas:** Ça a aussi un côté positif d'une certaine manière. Mais ce n'était pas le moment où tu t'es dit : « Oh, là je mets de côté toutes mes ambitions ou mes objectifs en Akro, c'est une mauvaise expérience », mais c'était plutôt une source de motivation pour toi.

[00:45:36] **Roland Brunnbauer:** Pas encore à ce moment-là. On s'est juste dit rapidement : d'accord, ça va. Ce n'est pas aussi simple que je l'avais imaginé au début. Il y a définitivement des dangers avec ça que je n'avais pas calculés. On était dans notre petite bulle, une situation qu'on n'avait sûrement jamais vécue. Je me suis alors demandé un instant : d'accord, est-ce que c'est la bonne chose pour moi ou est-ce que ça ne vaut pas le coup de prendre un tel risque ? Mais heureusement, et c'est quelque chose que j'ai commencé assez vite : si quelque chose ne va pas ou a mal tourné, on remonte tout de suite le matos, on remonte à la montagne et on refait direct un vol, juste pour neutraliser l'expérience, en quelque sorte.

[00:46:28] Franchir. Oui, exactement, exactement. Et là, pas pour rentrer à la maison, en quelque sorte. Ce n'était pas possible à ce moment-là parce que mon aile était cassée. Du coup, j'ai récupéré mon Epsilon en plusieurs morceaux parce que le sauvetage n'était pas si simple. Mais je me suis prêté une aile d'un ami et j'ai refait un vol le lendemain, ou plutôt pas le jour même, mais peu après, juste pour avoir à nouveau une bonne expérience, en quelque sorte. Mais sans hélicoptère. Absolument, oui.

[00:47:07] **Lucian Haas:** C'est là que j'ai

[00:47:08] **Roland Brunnbauer:** Alors, c'était le moment où j'ai réalisé : d'accord, ce n'est pas aussi simple que dans les vidéos, où tout a l'air super facile, et que dans la réalité, ça va être vraiment différent et qu'il en faudra plus.

[00:47:22] **Lucian Haas:** Est-ce que c'était, en gros, la pire expérience de ta carrière en Akro jusqu'à présent ?

[00:47:30] **Roland Brunnbauer:** Non, ce n'était pas la pire expérience. La pire expérience que j'ai vécue, c'était lors d'une compétition à La Réunion, où j'avais pratiquement déjà fait le deuil de moi-même et je me disais : « Bon, je ne vais pas en sortir vivant. »

[00:47:51] C'est ce qui s'est passé : je me suis qualifié parmi les 15 meilleurs Akropiloten au monde et on nous a pratiquement invités à La Réunion pour une compétition où on devait uniquement sauter de l'hélicoptère avec des D-Bags. Je n'avais jamais fait de D-Bags auparavant, donc j'ai appris avec les autres pilotes à pratiquement plier le D-Bag. Je me suis fait montrer ça chez moi par un ami, mais bien sûr, j'en étais pas encore au stade où je me disais : "OK, ça marche, je le plie comme ça et je le range comme ça, et c'est bon". Le problème là-bas, c'est qu'on a sauté dans des conditions où le vent était tout simplement beaucoup trop fort.

[00:48:38] Avant même de monter dans l'hélicoptère, on avait déjà dit qu'il y avait du vent, mais est-ce que c'était déjà du vent sérieux ? Mais bon, c'est une compétition avec toutes les autres pentes, tu ne peux pas juste... enfin, tu peux, mais aujourd'hui je me dis : d'accord, je ne le refais plus. Si j'ai déjà ces pensées avant, alors je ne ferai plus du tout ce genre de trucs. En tout cas, c'était une accumulation de plusieurs facteurs. D'une part, un vent extrêmement fort, et d'autre part, le vent soufflait de la terre vers la mer, ce qui veut dire qu'on a pratiquement déjà largué au-dessus de la terre. L'hélicoptère allait trop vite, non, pas trop vite, j'étais dans le souffle descendant de l'hélicoptère.

[00:49:30] Ça veut dire qu'avant, on a déjà fait quelques tours, tout s'est bien passé, donc au niveau de la situation, je le savais, c'était une bonne sensation, mais là, au moment du saut, à cause du vent si fort, l'hélicoptère est allé trop lentement et j'étais en plein dans le downwash. Je suis sorti et j'ai eu l'impression que le vent prenait le parachute de plein fouet. Les suspentes étaient vraiment, elles étaient vraiment détendues, et j'ai pratiquement volé assez loin. Le

[00:50:06] **Lucian Haas:** Le downwash a quasiment poussé le voile vers le bas plus vite que ta chute. Oui, exactement.

[00:50:11] **Roland Brunnbauer:** Et à un moment donné, ça a fait un clic, mais entre-temps, le paquet avait déjà tourné plusieurs fois sans jamais capter d'air. Et puis, d'un coup, ça a fait un clic, ça s'est ouvert et je me suis retrouvé avec huit jours, deux twists d'un coup. Et du coup, si ça m'entortillait, je savais déjà comment réagir : il suffisait de tirer un peu plus fort sur le côté extérieur et ça se dénouait automatiquement. Je l'ai fait et ça a tourné, tourné, tourné, mais je n'arrivais tout simplement pas à sortir de tous ces twists. Et ce qu'il est peut-être important de savoir, c'est qu'à La Réunion, le risque d'être attaqué par un high est assez élevé.

[00:50:58] Quand on est arrivés à La Réunion, quelques semaines plus tôt, il y a eu une attaque de haie sur un nageur près du rivage. C'était un peu le point central dans ma tête, genre "merde, il y a des haies partout sous moi". J'ai quand même essayé de m'en sortir des twists et à un moment, c'était juste le point : "ok, je n'y arrive pas, je dois lancer un sauveteur". J'en ai lancé un et je suis resté accroché au sauveteur et j'ai ramené l'aile vers moi, comme on est censé le faire. Je n'avais pas encore senti qu'il y avait énormément de vent. J'ai ramené l'aile et j'ai regardé dans l'eau tout le temps en me disant "merde, haie, haie, haie". J'avais quand même peur des haies.

[00:51:44] Je suis retombé sur l'eau et à ce moment-là, j'ai su : d'accord, les High ne sont plus mon problème.

[00:51:51] L'aile de secours s'est immédiatement mise à l'eau et j'ai été entraîné sur l'eau à une vitesse folle, j'avais bien sûr récupéré le parapente, j'avais pratiquement les suspentes et le parapente partout et comme ça m'a tiré sur le côté, ça m'a

enfoncé la tête dans l'eau et j'ai eu du mal à reprendre de l'air. J'ai bien sûr essayé de lutter, d'une manière ou d'une autre pour sortir la tête de l'eau et...

[00:52:23] **Lucian Haas:** Vous aviez des gilets de sauvetage parce que vous avez aussi volé au-dessus de l'eau ? Le

[00:52:27] **Roland Brunnbauer:** En compétition, on ne vole pratiquement jamais avec des gilets de sauvetage parce qu'il y a une équipe de secours dans l'eau, et c'était le point décisif qui a rendu ça si dangereux. Le sauvetage en mer est parti beaucoup trop tard. À cause du vent si fort, ça m'a tout de suite projeté loin, les autres collègues pilotes ont déjà hurlé au sauvetage en disant : « Allez, allez, allez, il va se retrouver accroché au sauveteur ! » Ils ont vu très tôt que ça partait en vrille et ils n'ont rien fait. Ils sont restés là juste à regarder, alors qu'il y avait un bateau et des jetskis à disposition, et ils sont partis à un moment donné, assez tard, et celui avec le jetski est venu vers moi et a essayé, je ne sais comment, de me mettre sur le jetski pour le soulever, en quelque sorte.

[00:53:24] On a glissé sur l'eau à peu près à 40 km/h, bien sûr. Il a tendu la main, elle a plongé dans l'eau, le jet-ski s'est renversé et on était tout de suite à je ne sais combien de mètres de lui. Ensuite, le bateau de sauvetage est arrivé et le problème principal, c'est qu'ils ne savaient pas comment détruire un sauveteur quand il est pris dans le vent. Et là, j'étais déjà complètement épuisé, je leur ai essayé d'expliquer — enfin, La Réunion fait partie de la France, ils ne sont pas très forts en anglais — je leur ai essayé d'expliquer comment ils devaient faire pour détruire le sauveteur, enfin, ils tiraient toujours sur moi et j'ai dit : non, pas sur moi, mais sur le sauveteur, vous devez détruire le sauveteur pour qu'on puisse me sortir de l'eau, et on n'y est pas arrivés.

[00:54:18] Ils m'ont ensuite tiré sur le bateau avec quatre ou cinq personnes, et j'ai réussi, avec mes dernières forces, à leur montrer comment ils devaient juste détruire le sauveteur par rapport à la suspente centrale. Et puis on l'a eu à l'intérieur, et là, il l'a juste posé dans le bateau et, bien sûr, boum, le sauveteur a encore dégainé et m'a presque encore arraché du bateau.

[00:54:44] Oui, c'était un peu plus long que ce que... c'était très détaillé, mais c'était ça, c'était l'expérience où j'ai en fait fait le deuil de moi-même, au moment où j'ai réussi à enfoncer la tête sous l'eau et où j'ai déjà bu beaucoup d'eau salée, et où j'ai cherché comment je pouvais encore trouver de l'air. C'était la pire expérience que j'ai vécue dans ce sport. Et depuis, quand on a des compétitions ou quoi que ce soit, je demande exprès aux sauveteurs aquatiques s'ils savent comment réagir dans de telles situations, et je suis étonné de voir si peu de gens savent comment ils doivent agir.

[00:55:30] Alors, il faut souvent expliquer des choses, ce qu'on pense vraiment, d'accord, des événements sont organisés et vous ne savez pas en fait comment sortir un sauveteur du vent.

[00:55:38] **Lucian Haas:** Ce qui veut dire, pour remettre les choses au clair ici, si on tire principalement la suspente centrale, que ça finit vraiment par s'effondrer sur lui,

[00:55:46] **Roland Brunnbauer:** en fin de compte. Exactement, et il faut la saisir en hauteur, donc on ne peut pas tirer la suspente centrale en bas, là où les suspentes divergent, mais il faut vraiment mettre une main ou une deuxième main à un mètre ou deux, ou si on en met une demi, on prend simplement la suspente et on tire jusqu'à ce que le voile de secours s'effondre pratiquement vers l'extérieur, il n'a alors plus aucune chance et on le maintient. C'est un point très important, il ne faut pas simplement le poser sur le côté n'importe où, parce que justement les voiles ronds, ils s'ouvrent là où l'air et la portance s'arrêtent.

[00:56:21] **Lucian Haas:** Comment as-tu géré l'expérience ? Est-ce que tu t'es dit, comme avant, que tu allais repartir direct le lendemain pour te changer les idées, donc est-ce que tu as refait un saut en D-Bag à La Réunion dès le lendemain, ou est-ce que tu t'es dit que là, tu en avais vraiment assez ?

[00:56:38] **Roland Brunnbauer:** Pas le lendemain, parce que mon aile était évidemment à nouveau déchirée à plusieurs endroits.

[00:56:46] J'ai eu des douleurs physiques extrêmes, je n'ai plus vraiment pu bouger mon cou, j'avais des tensions extrêmes, l'organisation s'est bien occupée de moi et m'a mis à disposition des massages et tout ce qui était possible, ils m'ont même réparé l'aile et deux ou trois jours plus tard je l'ai repliée et j'ai fait une sorte de D-Bag, juste pour vraiment pouvoir à nouveau

[00:57:19] pour pouvoir finir sur une bonne note. Là, tout a simplement bien fonctionné à nouveau. C'était vraiment juste la combinaison de plusieurs facteurs : beaucoup trop de vent, l'hélicoptère qui volait trop lentement et le sauvetage en eau non entraîné, et bien sûr moi aussi, parce que j'aurais pu dire déjà au sol : « OK, ne monte pas ». C'était un apprentissage énorme pour moi, ce sont des expériences très marquantes où il faut simplement voir si on laisse tomber ou si on s'occupe de tout ça. On a bien sûr été suspendu au sauveteur pour la première fois avec l'hélico.

[00:58:05] J'ai analysé ça de manière très, très intensive pendant des heures. Qu'est-ce qui s'est passé ? Qu'est-ce que j'aurais pu faire à tel endroit ? Et je pense que j'ai fait des progrès assez rapidement. J'ai toujours une caméra avec moi pour filmer, et même si je n'ai pas toujours la caméra sur moi en ce moment pendant l'apprentissage, j'ai toujours filmé pendant le processus d'apprentissage et j'ai analysé ça à plusieurs reprises. Qu'est-ce qui s'est passé ? Qu'est-ce qu'on peut faire différemment ? J'ai demandé aux autres comment ils auraient réagi dans cette situation. Et je pense que c'est comme ça que j'ai pu apprendre l'Akrofliegen assez rapidement.

[00:58:40] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est quelque chose qui permet peut-être d'apprendre l'Akrofliegen plus facilement, plus vite et peut-être même plus en sécurité aujourd'hui ? Surtout avec toutes ces vidéos, ça permet d'avoir tellement de points de contrôle et de voir vraiment ce que j'ai fait. Et un autre qui a peut-être de l'expérience peut alors dire : « Tiens, je peux t'expliquer précisément. Regarde ta position de main à cet endroit ou quoi que ce soit. » Bref, ça permet de progresser vraiment, vraiment mieux.

[00:59:05] **Roland Brunnbauer:** Absolument. Les réseaux sociaux jouent, je dirais, un rôle très déterminant dans l'apprentissage de l'Akrofliegen. D'une part, on voit simplement énormément de gens voler au même niveau que soi, en gros. Il y a absolument tout entre les débutants complets et les pros absolus. Et sur les réseaux sociaux, on en voit tellement. Et on voit aussi bien sûr beaucoup de chutes, qui sont parfois postées par des gens, et on peut alors simplement les analyser et dire : d'accord, tel ou tel truc s'est passé comme ça à cause de telle ou telle réaction.

[00:59:50] L'analyse est immensément importante dans toute l'Akrofliegerei.

[00:59:56] **Lucian Haas:** Dirais-tu que l'Akrofliegen est devenu plus sûr aujourd'hui, alors qu'on pratique désormais des manœuvres de plus en plus extrêmes ? Avant, il n'y avait pas d'Infinity Tumbling et il n'y avait pas non plus toutes ces manœuvres avec des twists comme on les pratique aujourd'hui. Dirais-tu quand même que l'Akrofliegen est devenu plus sûr ?

[01:00:14] **Roland Brunnbauer:** Oui, absolument. On a un équipement bien meilleur, et on sait, enfin, le niveau de connaissances a simplement énormément progressé. On a différentes communautés où tout est bien décrit et où on peut poser des questions. C'était d'ailleurs un point, l'une des raisons pour lesquelles j'ai fini par créer l'Austrian Akro League, parce que je voulais justement rejoindre des gens comme je l'étais avant, qui ne savaient tout simplement pas par où commencer, où aller pour poser leurs questions, et dans ce genre de contexte, on a l'impression de poser des questions bêtes, mais ce ne sont absolument pas des questions bêtes.

[01:00:59] C'est exactement ce qui rend notre sport plus sûr. J'ai fait tellement d'expériences en onze ans de pratique, des expériences qu'il n'est pas nécessaire que d'autres les refassent, et je veux justement informer les gens via l'Austrian Akro League sur ce qu'il faut faire et ne pas faire dans telle ou telle situation, parce que sinon, ça va finir par mal tourner. De ce point de vue, le sport est devenu massivement plus sûr. D'un côté, il y a l'apprentissage, de l'autre, l'équipement. On a toujours du meilleur matériel ; quand j'ai commencé, il y avait le voile Kreuz, mais en fait, personne ne l'avait.

[01:01:50] À l'époque, il y avait le Rogallo, mais les gens étaient en fait dépassés parce qu'ils ne savaient pas comment ou avec quoi s'en servir. Maintenant, c'est tout simplement la norme pour l'Akrofliegen. Tu as une Kreuzkappe, tu as le Rogallo et tu as une Base dans le meilleur des cas. Donc, les trois options sont là, tu as trois dispositifs de secours et tu peux simplement réagir super bien dans chaque situation, tu as quasiment une solution pour chaque problème. Ce que ça signifie évidemment maintenant, c'est que tu dois te confronter à tout ça de manière très intensive. Ça ne sert à rien si je suis maintenant à l'intérieur de la voile et que je tire ma Base. Ça ne marche tout simplement pas. Donc, il faut vraiment se plonger dans toute la matière,

[01:02:35] mais il y a tellement de gens qui s'intéressent déjà à la thématique et qui peuvent transmettre ce savoir. Et à ce niveau-là, nous sommes déjà bien plus en sécurité. Et puis il y a les parapentes. Qui aurait pu imaginer il y a dix ans que nous pourrions simplement lâcher l'aile après un Full Stall et être en Infinity-Tumbling. On peut le faire à partir de n'importe quelle position, juste lâcher l'aile et être en Infinity-Tumbling. À partir d'une sortie en hélicoptère, de n'importe quoi, c'est possible maintenant. Ce qui s'est passé dans le développement des ailes est vraiment impressionnant.

[01:03:14] **Lucian Haas:** Parlons encore très brièvement de l'Austrian Akro League que tu as aussi fondée, comme tu dis. Est-ce que c'est une association à part entière ou comment ça fonctionne ?

[01:03:24] **Roland Brunnbauer:** Exactement, donc j'ai appelé quelques collègues parachutistes vers 2019 et on a donné naissance à l'Austrian Akro League. D'une part, pour avoir simplement un club en Autriche, un club d'acro, qui organise des compétitions et peut s'entraîner pour celles-ci. Mais mon idée était simplement de vouloir récupérer des gens comme je l'étais avant, et de leur donner une plateforme où ils peuvent tout simplement poser toutes leurs questions. Comment je m'y prends ? Qu'est-ce qui est nécessaire ? Ce que je ne savais pas avant, c'est qu'il faut au moins deux appareils de secours, donc ça n'est arrivé que plus tard.

[01:04:10] On est allés à Krüppenstein et là, mon héros, Schlögl, était là et ils nous ont pratiquement dit : étape 1, il te faut deux appareils de secours. Étape 2, tu prends une aile D et tu fais 100 Full Stalls. Étape 3, etc., etc. C'est comme ça que ça se transmet. Et tout le savoir qui m'a été transmis par des chemins détournés, je veux aussi le transmettre pour simplement rendre notre sport plus sûr. C'est comme ça qu'on est pratiquement arrivés à la création de la Austrian Akro League. On est un club qui s'étend sur toute l'Autriche. Donc ce n'est pas seulement chez moi en Haute-Autriche, mais c'est de Carinthie, du Tyrol, le club est pratiquement vraiment dans toute l'Autriche.

[01:05:01] Et l'idée de base, c'est simplement d'avoir une plateforme où on peut accueillir tous ceux qui s'y intéressent. Et ça n'a pas besoin d'être forcément Akro League en soi ou pour l'instant, ce n'est pas l'objectif, d'accord, je veux aller faire des compétitions maintenant.

[01:05:20] Bien sûr, au niveau du nom, on a choisi Austrian Akro League, ça donne l'impression que le niveau est extrêmement élevé. Mais ce n'est pas le cas, c'est plutôt... oui, c'est juste le nom qui nous est venu pour ce qu'on a fait là. J'ai remarqué que ça a freiné quelques personnes au début, parce que ce sont en quelque sorte les flyers pros. Ils sont dans

[01:05:48] **Lucian Haas:** leur propre ligue, genre, et c'est maintenant l'Austrian Akro League, ce sont ceux qui sont vraiment bons et qui s'entraînent encore ensemble, en quelque sorte.

[01:05:56] **Roland Brunnbauer:** Oui exactement, et ce n'est pas du tout ça. On est un groupe très, très varié de personnes venant de toutes directions, donc ceux qui s'intéressent simplement à l'Akrofliegen, mais ne pratiquent pas eux-mêmes l'Akrofliegen. D'autres qui veulent juste nous soutenir un peu. Ensuite, on a bien sûr notre compétition, nos pilotes de compétition et tout ce qu'il y a entre les deux. Donc

[01:06:27] Je crois qu'on a eu, ou je pense que c'était le cas, c'est quelque chose qui n'existait tout simplement pas chez nous avant, et il voulait combler ce vide pour rendre le sport plus sûr.

[01:06:46] Et les protéger des erreurs qu'ils ont eux-mêmes commises, qu'ils doivent assumer.

[01:06:52] **Lucian Haas:** Est-ce que, de ton point de vue, ça a déjà nettement changé en mieux ? Est-ce qu'il y a peut-être maintenant, grâce à cette incitation, plus d'Akropiloten en Autriche et, en même temps, plus d'Akropiloten et d'Akropilotes orientés vers la sécurité ou conscients de la sécurité en Autriche ?

[01:07:12] **Roland Brunnbauer:** Oui, à mon avis, oui. Alors, surtout dans l'Akrofliegerie, on nous présentait autrefois comme des gens en quête de sensations fortes, comme des fous, pour ainsi dire. Bien sûr, il y a un peu de travail sur l'image là-dedans et je pense qu'on a vu, ou que toute la scène a vu, que les meilleurs formateurs en sécurité, les meilleurs entraînements, ils ont tous un passé en Akro. Si maintenant

[01:07:45] Heli Schrempf ou Xandi,

[01:07:49] Theo, je ne sais pas, tous ces gens qui animent les cours SIV, je pense qu'ils ont tous un passé en Akrofliegen et donc, au fil des années, la perception de l'Akrofliegerei a un peu changé. L'Akrofliegen

[01:08:12] **Lucian Haas:** soutient en fait la sécurité de toute la scène. Tout

[01:08:14] **Roland Brunnbauer:** exactement.

[01:08:17] Au début, j'ai eu l'impression que, genre, ils nous regardent tous comme si on était des suicidaires de la voile, mais là, ça a carrément tourné : ok, on peut apprendre beaucoup d'eux. Chaque pilote de cross-country, chaque pilote de XC devrait normalement être capable de mettre son aile en Stall, parce que tu peux simplement avoir une fermeture n'importe où et tu dois être capable de la récupérer. Bon, avec l'Austrian Akro League, je crois qu'on a déjà fait pas mal de chemin, enfin, on grandit constamment, on voit aussi qu'il y a de l'intérêt, on organise aussi des événements où on peut vraiment

[01:09:02] on fixe un point de rendez-vous, genre, ok, on se retrouve là, on va juste voler ensemble et chacun peut poser des questions, chacun peut dire,

[01:09:14] à quel niveau il est, on s'analyse mutuellement, on sort de la box, on fait un trick et l'autre voit, hey, ok, tu as fait une petite erreur là ou là, donc on a déjà fait de bons progrès, surtout dans les zones où je me déplace,

[01:09:36] on voit déjà, je trouve, que la sécurité augmente et qu'on fait vraiment moins d'erreurs inutiles, et la communauté qui grandit, et oui, tout est parfait en fait, enfin je n'ai jamais regretté d'avoir lancé tout ça, il y a bien sûr un effort organisationnel derrière pour pouvoir faire tout ça, mais je pense que ça en vaut la peine et avec le soutien de l'Aero-Club, on est maintenant, en quelque sorte, à l'intérieur de l'Aero-Club et on peut tout simplement s'ouvrir à l'ensemble de l'aviation.

[01:10:24] sur toutes les sections, en quelque sorte

[01:10:28] C'est une question de rayonnement, en quelque sorte, de rayonnement, oui exactement, et les gens savent, d'accord, s'il y a quelqu'un à l'école de pilotage et qu'il dit : « Hé, j'aimerais bien faire de l'Akrofliegen », alors ils savent, d'accord, ça marche, contacte-le. Ce qui est définitif, c'est que nous ne sommes pas un remplacement pour le cours SIV, donc nous ne faisons pas d'encadrement technique ou quoi que ce soit, donc la meilleure condition est bien sûr d'avoir déjà fait un SAV, de connaître les bases et de vouloir simplement continuer.

[01:10:59] **Lucian Haas:** Pour finir, j'aimerais aborder un autre sujet pour lequel tu es aussi un spécialiste. Tu fais aussi du vol synchronisé, mais aussi du vol synchronisé où tu es encore relié à l'autre pilote. Ça s'appelle aussi du voile relatif. Explique-nous ce que c'est exactement.

[01:11:18] **Roland Brunnbauer:** Le vol relatif en voile vient du parachutisme. C'est ce qu'on appelle le Canopy Relative Flying dans le monde du skydiving. Là, on se rentre littéralement dedans, on descend en grimpant sur les suspentes, on se connecte et on peut ainsi atteindre des positions de vol qui ne nous seraient pas possibles autrement. Donc, il est possible que l'un vole quasi normalement et que l'autre, qui est accroché en dessous, soit simplement à l'envers, c'est-à-dire qu'il vole vraiment à l'envers de manière stable. C'est ça, le vol relatif en voile. Mais ça va bien plus loin encore, bien sûr.

[01:12:02] Il y a tellement de choses possibles qui ne seraient tout simplement pas réalisables sans l'autre. C'est exactement ce qu'on fait là. Et on est souvent engagés pour des shows où on montre tout ça.

[01:12:20] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est vraiment particulièrement exigeant ou est-ce qu'il faut juste oser se connecter à un autre et réaliser ensuite que les forces s'équilibrent, qu'on entre dans une sorte d'équilibre de forces en vol, qu'on peut alors voler côte à côte ou l'un au-dessus de l'autre et se sentir quand même en sécurité ? Ou est-ce que quand tu es suspendu la tête en bas, tu te dis « merde, si ça se détache d'un coup, je tombe dans ma voile ou quoi que ce soit » ?

[01:12:48] **Roland Brunnbauer:** Oui, définitivement. Ce n'est pas quelque chose de quotidien. On ne l'a pas inventé nous-mêmes non plus. Ce sont les Renegades qui l'ont fait pour la première fois avec des parapentes. Ils ont ensuite transmis leur savoir à l'équipe Freestyle, et l'équipe Freestyle a transmis ce savoir à nous. Donc, ce n'est pas quelque chose qui a été testé de manière intensive par divers pilotes. Bien sûr, il y a déjà plusieurs personnes qui ont poussé les

choses jusqu'au niveau où nous en sommes actuellement, mais ce n'est pas sans risque de faire ça. Les forces augmentent énormément.

[01:13:34] Des schirmes normales würden das nicht aushalten. Wir haben dafür Spezialausrüstung. Auch wenn es kurz so aussieht, als wären wir mit Serien-ails unterwegs, ils sont modifiés. Les suspentes ne tiendraient pas si on volait le Downplane en virage. Ça a demandé énormément d'entraînement pour pouvoir le faire, et c'est très, très intense, aussi au niveau de la charge physique. En fait, on n'a toujours qu'une charge en G qui nous plaque quasi dans le sac de compression. Ça veut dire qu'on a des difficultés, donc le blackout que l'on connaît quand on spirale simplement sans faire attention à sa respiration.

[01:14:23] C'est ce qu'on connaît normalement dans le parapente. Le problème, avec le vol relatif au voile, c'est qu'on a exactement l'inverse. Ça veut dire que tout le sang monte à la tête et qu'on fait quasiment un blackout. Donc, niveau contraintes physiques, c'est très, très exigeant et on ne peut avancer que par petits pas, parce qu'on doit juste voir ce qui se passe, ce qu'on veut changer et comment le corps réagit. Le premier Downplane qu'on a tenté, Norbi et moi on s'est dit : « Oh là là, mais qu'est-ce qui vient de se passer ? »

[01:15:09] C'est quelque chose de tout à fait nouveau. Paul nous a raconté ce qui va se passer, mais le ressentir concrètement avec une telle vitesse, on ne connaît pas ça en parapente. Et gérer ça, c'est plutôt le côté passionnant. Notre objectif est plus ou moins de combiner le parapente relatif et l'Akro pour créer des shows aériens tout particuliers, pour montrer ce qu'on est capables de faire.

[01:15:46] **Lucian Haas:** Fusionner en quoi ? Est-ce que vous faites des figures d'Akro de manière liée, ou est-ce que vous dites : d'accord, on vole ensemble, puis on se sépare et on enchaîne sur un programme d'Akro quasi synchro, donc pas en même temps, mais l'un après l'autre. Alors, c'est quoi le lien entre le vol relatif au voile et l'Akro pour vous ?

[01:16:04] **Roland Brunnbauer:** Le lien, c'est pratiquement la thermique qui fait tout le truc. On démarre, on se lie et on fait par exemple un Downplane, ou alors on travaille sur de nouvelles manœuvres qu'on a déjà quasi imaginées dans notre tête, pour voir comment on peut étendre le vol relatif au voile. Enfin, on peut d'abord faire des trucs en lien, puis on peut intégrer des figures Akro entre les deux, on se sépare un court instant, on récupère tout le répertoire Akro-parapente avec le répertoire relatif au voile, on les combine, puis on peut les voler à nouveau ensemble, on les réassemble et on passe ensuite à d'autres positions.

[01:16:49] Et créer quelque chose comme ça, ça n'existait pas avant, la connexion avec le haut niveau de l'Akrofliegen, c'est-à-dire pouvoir vraiment faire de l'Infinity-Tumbling avec les ailes et mixer tout le répertoire de l'Akrofliegen avec ça, ça n'existait pas encore avant et nous sommes les premiers à vouloir mettre tout ça ensemble.

[01:17:15] **Lucian Haas:** Serait-il possible de faire de l'Infinity-Tumbling enchaîné ?

[01:17:21] **Roland Brunnbauer:** Oui, la théorie existe.

[01:17:23] **Lucian Haas:** Alors, j'ai hâte de voir la première vidéo. Mais là, il faut probablement avoir une peur bleue de perdre la connexion, parce qu'avec les forces en jeu, ça risque de vous déchirer complètement, non ?

[01:17:36] **Roland Brunnbauer:** Oui, ce sur quoi on galère, c'est l'altitude. Donc on perd... l'altitude

[01:17:43] **Lucian Haas:** au niveau du sol, parce que vous perdez tellement d'altitude à chaque rotation, c'est ça ?

[01:17:47] **Roland Brunnbauer:** Quand on tourne, on perd déjà moins d'altitude. On perd vraiment le plus d'altitude quand on descend en mode side-by-side et que les deux ailes sont à plat sur le nez, parce qu'il n'y a plus aucune surface d'attaque et là... on tombe littéralement sur le sol. Si on met ensuite le tout en mouvement et qu'on commence à tourner, alors la descente redevient un peu meilleure, mais pour pouvoir rythmer ça, il faut simplement énormément d'altitude et c'est extrêmement éprouvant pour le corps.

[01:18:26] Pas impossible, c'est possible en théorie. Je pense qu'on a besoin d'environ 3000 mètres pour ça.

[01:18:34] **Lucian Haas:** Wow. Comment est-ce qu'on entraîne ça, enfin, à quelle fréquence est-ce que vous entraînez ça pour que vous vous mettiez vraiment ensemble et que vous vous disiez : « Bon, maintenant on fait tous ces exercices

relatifs au voile » ?

[01:18:46] **Roland Brunnbauer:** On s'entraîne déjà de manière très intensive. Surtout au début, quand on a commencé à apprendre tout ça.

[01:18:59] On essaie bien sûr d'être ensemble autant de jours que possible. Ce qui est un peu difficile pour nous, c'est que j'habite en Haute-Autriche et Norbert habite en bas, au Carinthie. Du coup, on a des stations précises où on s'entraîne, et s'il fait mauvais temps, il est déjà arrivé qu'on prenne l'avion pour aller s'entraîner ailleurs. C'est un volume d'heures massif qu'on doit accumuler ensemble pour pouvoir faire ça du tout. Mais là, je suggérerais peut-être de faire ça dans un podcast à part, parce qu'il y a aussi quelques mouvements en cours au sein de l'équipe Airbound.

[01:19:44] et il y aura certainement des nouvelles très passionnantes et intéressantes bientôt. Là, ça aurait peut-être du sens de faire le podcast avec Norbert ensemble, éventuellement.

[01:19:58] **Lucian Haas:** Oui, volontiers. On regardera ça à nouveau. Une dernière question pour finir. Quand vous volez à deux et que vous êtes attachés l'un à l'autre et que les forces tirent vers l'extérieur et tout ça, vous devez aussi être très bien coordonnés ? Il faut que ce soit la même taille d'aile et que vous ayez pratiquement le même poids avec lequel vous volez ? Donc, vous devez aussi vous coordonner parfaitement ?

[01:20:21] **Roland Brunnbauer:** Oui exactement, c'est le fait que l'une des pompes puisse donner confiance à l'autre, parce que si l'un de nous fait une erreur, ça devient tout simplement dingue et il peut arriver des choses qu'on ne veut pas vivre. C'est beaucoup une question de matériel avec lequel on travaille, et Advance nous soutient totalement dans tout ce projet et nous met vraiment à disposition l'équipement dont on a besoin, parce que ce n'est plus possible avec des produits de série. On doit bien sûr se coordonner.

[01:21:07] Le poids est un facteur vraiment, vraiment important pour qu'on puisse voler et descendre ensemble, parce que bien sûr, si l'un est massivement plus lourd, il va constamment s'éloigner de l'autre et on ne pourra jamais rester groupés. C'est vraiment, vraiment important d'être sur la même longueur d'onde au niveau du mental, de l'équipement ainsi que du poids. Ça...

[01:21:31] **Lucian Haas:** Ça veut dire que, côté pilotes, il ne s'agissait pas non plus qu'un dise : « OK, je suis un petit gars de 70 kilos » et que le suivant dise : « Moi, je suis un homme de 100 kilos », ils ne pourraient pas vraiment voler ensemble aussi facilement.

[01:21:41] **Roland Brunnbauer:** Exactement, donc ce serait plus difficile, ce serait probablement possible maintenant d'adapter ça avec du matériel de différentes tailles. Mais ça rendrait le tout massivement compliqué et, je pense, ça ne vaut pas le coup de prendre encore plus de risques et de faire des tentatives sur quelque chose qui est de toute façon difficile à contrôler.

[01:22:12] **Lucian Haas:** Combien de shows faites-vous par an ?

[01:22:15] **Roland Brunnbauer:** Ça varie, mais en moyenne, on fait environ 10 shows par an.

[01:22:24] **Lucian Haas:** Ok. Roland, je m'arrête là pour aujourd'hui. Super ce que tu as raconté sur Team Airbound et le vol relatif avec les voiles, parce qu'il faut d'abord bien comprendre comment tout ça fonctionne, car au final, c'est tellement différent du parapente pur, ce qui est probablement un défi en soi pour vous en tant que pilotes, et c'est certainement sympa de le faire avec Norbert. Mais merci de nous avoir raconté tout ça jusqu'ici et je suis curieux de voir ce que tu nous réserves prochainement en termes de cascades, de shows et d'autres éléments. Merci encore pour tout ça et aussi pour ce que tu fais pour la scène en ayant cofondé l'Austrian Aircraft League et en poussant tellement de choses.

[01:23:10] Merci beaucoup pour tout ça.

[01:23:11] **Roland Brunnbauer:** Oui, je te remercie de m'avoir invité dans ton podcast, ça m'a fait très plaisir. Pouvoir donner un petit aperçu de mon univers de l'aviation et merci beaucoup aussi pour la

[01:23:53] **Lucian Haas:** recommandation.

[01:24:00] Être parmi nous, c'est Topflor parapente ou soit 5,00 € par mois. Mais peu importe ce que tu donnes, chaque somme aide Podz-Glidz et Lu-Glidz à continuer de servir et de développer la scène du parapente. Pour cela, je vous remercie. Toutes les informations sur la manière dont votre contribution me parvient se trouvent sur le site www.Lu-Glidz.blogspot.com. Vous y trouverez le menu Soutenir. Lu-Glidz écrit xxxxxxxxxxxxFilm

[01:24:30] À la prochaine. À la prochaine. Ne tombez pas du ciel. Ciao.