

Gewitterflug

Podz-Glidz 12 — Emanuel Schuster

Published	2019-08-09
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/gewitterflug-podz-glidz-12
Duration	00:42:54
Speakers	Emanuel Schuster, Lucian Haas
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0012-gewitterflug-emanuel-schuster.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	16 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	13
Show notes	13
Transcript	14
Français	23
Show notes	23
Transcript	24

Deutsch

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

Show notes

Podz-Glitz Folge #12: Emanuel Schuster geriet mit dem Gleitschirm in eine Gewitterwolke. Davon erzählt er im Gespräch mit Lucian Haas.

Gewitterwolken, Cumulonimbus, kurz: CB. Für Gleitschirmflieger sind das die Wolken des Grauens, die Dunkle Seite der thermischen Mächte. Wer mit dem Gleitschirm in eine Gewitterwolke gerät, wird zum Spielball der Natur. Extreme Aufwinde, Aufstieg bis in bitterkalte Höhen, Regen, Hagel, Vereisung, Blitzschlag. Wer aus einer solchen kalten Hölle lebend und ohne gravierende Schäden an Leib und Schirm wieder herauskommt, hat einen riesigen Schutzengel.

Das gilt auch für den 45-jährigen Emanuel Schuster. Der erfahrene Pilot aus der Steiermark in Österreich geriet am 19. Juli 2019 bei einem Streckenflug vom Schöckl aus in ein Gewitter. Es war ein sehr labiler Tag. Als es in den höheren Bergen schon anfang zu regnen, flüchtete Emanuel in der Luft nach Süden ins vorgelagerte Flachland, wo der blaue Himmel lockte. Doch aus dem großen Sonnenloch wurde dann schneller, als er es verstand und realisierte, eine große Steigzone und schließlich eine ausgewachsene Gewitterwolke. Der konnte er nicht mehr entinnen. Sie zog ihn bis auf 6400 Meter hinauf, gab in aber auch wieder frei. Am Ende schlug er mit steif gefrorenen Händen am Retter hängend auf einem Garagendach ein.

In dieser zwölften Folge von Podz-Glitz erzählt Emanuel Schuster, warum und wie er in das Gewitter geriet. Er berichtet von seinem lange vergeblichen Kampf, wieder aus der Wolke zu kommen. Er spricht von seinen Gedanken und Gefühlen in dieser Extremsituation; analysiert mögliche Fehler, erläutert die Grenzen der Technik wie z.B. das GPS-Versagen und fehlende Abstiegsmöglichkeiten bei Zweileinern. Zudem gibt er wertvolle Tipps, wie man sich als Pilot verhalten sollte, wenn man selbst einmal in eine saugende Wolke gerät.

Mehr von Podz-Glitz auf:

<http://lu-glitz.blogspot.com>

<https://soundcloud.com/lu-glitz>

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: The Parting Glass (Instrumental) by Aussens@iter (c) copyright 2018 Licensed under a Creative Commons Attribution (3.0) license. http://dig.ccmixer.org/files/tobias_weber/57892 Ft: Doxent Zsigmond

In der zwölften Podcast-Folge erzählt Emanuel Schuster, wie er bei einem Streckenflug in eine Gewitterwolke geriet und welche Lehren man aus seinen Erlebnissen ziehen kann.

Mitten im Blauen wächst eine mächtige Gewitterwolke. Emanuel Schuster

Das gilt auch für den 45-jährigen Emanuel Schuster. Der sehr erfahrene Pilot aus der Steiermark in Österreich geriet am 19. Juli 2019 bei einem Streckenflug vom Schöckl aus in ein Gewitter.

Sie zog ihn bis auf 6400 Meter hinauf, gab ihn aber auch wieder frei. Am Ende schlug er mit steif gefrorenen Händen am Rettungsschirm hängend auf einem Garagendach ein.

Er spricht auch von seinen Gedanken und Gefühlen in dieser Extremsituation; analysiert mögliche Fehler, erläutert die Grenzen der Technik wie z.B. das GPS-Versagen und fehlende Abstiegsmöglichkeiten bei Zweileinern. Zudem gibt er wertvolle Tipps, wie man sich als Pilot verhalten sollte, wenn man selbst einmal in eine "saugende" Wolke gerät.

Ein wichtiges Detail kommt im Podcast nicht zur Sprache, sollte aber nicht unerwähnt bleiben: Während des gesamten Fluges hatte Emanuel ein Livetracking laufen. So konnten seine Fliegerkumpel seine Position ständig verfolgen. Sie

waren auch schon kurz nach seiner Bruchlandung vor Ort. Wäre er nicht in einer Siedlung, sondern irgendwo im Wald niedergegangen, hätten sie dann auch die Rettungskette mit genauen Positionsangaben in Gang setzen können. Mit anderen Worten: Das Livetracking wird in einem Notfall zu einem großen Sicherheitsplus! Diese Möglichkeit zu nutzen, ist auf XC-Flügen vor allem auch deshalb empfehlenswert.

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/08/podz-glidz-12-gewitterflug.html>

Transcript

[00:00:10] **Emanuel Schuster:** Also ich habe keinen Blitz direkt gesehen, ich habe nur ein paar mal so ein Flashlight, also ein Blitzleuchten gesehen, aber gefühlt waren die Blitze, gefühlt waren es, waren die maximal 100 Meter entfernt.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:53] **Emanuel Schuster:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:58] **Lucian Haas:** Heute mit

[00:00:59] **Emanuel Schuster:** Emanuel Schuster aus der Steiermark vom Schöckl.

[00:01:06] **Lucian Haas:** Und Lucian Haas am Mikrophon.

[00:01:11] Gewitterwolken, Cumulonimbus, kurz CB, für Gleitschirmflieger sind das die Wolken des Grauens, die dunkle Seite der thermischen Mächte.

[00:01:23] Wer mit dem Gleitschirm in eine Gewitterwolke gerät, wird zum Spielball der Natur. Extreme Aufwinde, Aufstieg bis in bitterkalte Höhen, Regen, Hagel, Vereisung, Blitzschlag. Wer aus einer solchen kalten Hölle lebend und ohne gravierende Schäden an Leib und Schirm wieder herauskommt, hat einen riesigen Schutzengel.

[00:01:43] Das gilt auch für den 45-Jährigen. Emanuel Schuster. Der erfahrene Pilot aus der Steiermark in Österreich geriet am 19. Juli 2019 bei einem Streckenflug vom Schöckl aus in ein Gewitter. Es war ein sehr labiler Tag. Als es in den höheren Bergen schon anfang zu regnen, flüchtete Emanuel in der Luft nach Süden ins vorgelagerte Flachland, wo der blaue Himmel lockte. Doch aus dem großen Sonnenloch wurde dann, schneller als er es verstand und realisierte, eine große Steigzone und schließlich eine ausgewachsene Gewitterwolke. Der konnte er nicht mehr entinnen. Sie zog ihn bis auf 6400 Meter hinauf, gab ihn aber auch wieder frei. Am Ende schlug er mit steifgefrorenen Händen am Retter hängend auf einem Garagendach ein. In

[00:02:30] dieser 12. Folge von Podz-Glidz erzählt Emanuel Schuster, warum und wie er in das Gewitter geriet. Er berichtet von seinem lange vergeblichen Kampf, wieder aus der Wolke zu kommen. Er spricht von seinen Gedanken und Gefühlen in dieser Extremsituation, analysiert mögliche Fehler, erläutert die Grenzen der Technik, wie zum Beispiel das GPS-Versagen und fehlende Abstiegsmöglichkeiten bei Zweileinern. Zudem gibt er wertvolle Tipps, wie man sich als Pilot verhalten sollte, wenn man selbst einmal in eine saugende Wolke gerät.

[00:03:03] Emanuel, was ist dir lieber, wenn dich Fliegerkollegen zum Überleben eines Fluges mit dem Gleitschirm in einer Gewitterwolke beglückwünschen, oder wenn sie sagen, wie konntest du nur bei solchen labilen Bedingungen überhaupt fliegen gehen?

[00:03:17] **Emanuel Schuster:** Ja, also die Mehrheit wird mich beglückwünschen. So wie es meine Freunde schon getan haben. Einige wenige, die glauben, dass man das sachlich vorher erkennen könnte, wann eine Wolke wirklich zur Gewitterwolke wird. Also ich hatte so eine Kritik auch schon in den sozialen Medien, die gesagt haben, der ist rein selber schuld. Wenn sie im Wetter sagen, Gewitterrisiko, dann darf er einfach nicht starten.

[00:03:47] **Lucian Haas:** Was hat dich überhaupt veranlasst, bei solchen labilen Bedingungen fliegen zu gehen?

[00:03:51] **Emanuel Schuster:** Ja, vermutlich das Gleiche, was meine Freunde dazu veranlasst hat. Es war wie ein üblicher Sommertag, wo nahezu des Öfteren eine Gewitterneigung besteht. Und wie die meisten Fliegerwesen, der Schöckl liegt am Rande zum Flachland hin. Bis jetzt sind wir immer beruhigt gestartet. Und wenn die Wolken hinter uns

in den Bergen zu steil gewachsen sind, zu Castellani wurden oder ähnliche Anzeichen hatten, dann sind wir sicher ins Flachland geflogen. Und ja, waren uns eigentlich sicher, dass wir 100 Prozent alles richtig machen und uns keinem unnötigen Risiko aussetzen.

[00:04:33] **Lucian Haas:** Wir sprechen hier vom 19. Juli als der Tag, an dem du da geflogen bist. Beschreib doch mal kurz die Wetterlage an diesem Tag in der Region von Graz. Und wie hast du die Lage vor deinem Flug eingeschätzt?

[00:04:46] **Emanuel Schuster:** Ja, also am Donnerstag ist bei uns immer Clubabend in der Flugschule. Und da habe ich einen neuen Schirm bekommen. Hat mich eigentlich auf einen Flug für Samstag eher eingestellt. Aber die Freunde meinten natürlich, na, morgen Freitag ist der bessere Tag. Komm, wir treffen uns. Der neue Schirm muss in die Luft. Ja, also meine Vorbereitung für den Freitag war nicht optimal. Aber auch wenn ich Wetter geschaut hätte, wäre ich vermutlich ziemlich sicher fliegen gegangen. Denn der Tag hat ganz normal begonnen. Wunderbare Thermik. Gleich am Schöckl auf 2-1. Das ist die Standardflughöhe. Dann sind wir nach Norden geflogen. Hier war auch alles wunderbar.

[00:05:31] So wie wir es immer kennen. Meine Freunde sind eigentlich schon voraus geflogen. Ich habe mir ein bisschen Zeit gelassen. Aber nach eineinhalb Stunden schon wurden mir die Wolken hinten in den Bergen doch zu hoch. Und da war meine Entscheidung. Also ich fliege jetzt sicher nicht Richtung Hochschwab oder in die Berge hinein. Sondern ich fliege einfach zurück ins Flachland. Wo alles blau war, ohne eine einzige Wolke. Und schaue, was da der Tag noch hergibt.

[00:06:01] **Lucian Haas:** Das heißt, du wolltest dann wahrscheinlich in eine Art flaches Dreieck fliegen. Und sagst, okay, ich fliege dann ins Flachland raus und dann wieder zum Landeplatz, zum Schöckl zurück.

[00:06:10] **Emanuel Schuster:** Ja, genau. Also ich hatte für den Tag keinen fixen Plan. Einfach mit dem neuen Schirm fliegen. Ich dachte mir, im Flachland, da fliege ich doch auch gerne. Probieren wir es mal wieder Richtung Ungarn rüber. Das hat auch gut funktioniert. Ich war bei Kilometer 110, wie ich drüben gewendet habe. Und dachte, naja, zurück könnte es ja auch noch funktionieren. Zum Schluss war ich auf 1000 Meter unten, bevor es dann sozusagen zum Steigen begonnen hat. Leider ganz leicht. Nur ein Meter Steigen, zwei Meter. Überhaupt kein Risiko erkannt.

[00:06:48] **Lucian Haas:** Aber das war ein großflächiges Steigen, was du dort hattest. Waren denn dann auch schon Wolken über dir zu sehen? Oder war einfach nur, du flogst quasi im Blauen und es stieg wunderbar?

[00:06:59] **Emanuel Schuster:** Also die Situation war so, ich war circa 10, 15 Kilometer vor den Bergen im Flachland. In den Bergen hinten haben schon zwei, drei kleine Wolken ausgeregnet. Und links von mir war es knallblau. Also wunderschön blau. Der Wind war auch, ich sage mal mäßig, 10, 15 km/h im Flachen. Das ist der normale Bodenwind, den wir dort haben. Und ich habe natürlich dann, bin natürlich Richtung ins Blaue geflogen am Rand. Und dachte mir, hier wird wohl die nächste Wolke aufstehen. Aber ich glaube, das Zusammenspiel von dem Regen dahinter und eventuell einem leichten Kaltluftausfluss und dem großen blauen Feld, da hat sich ja so eine Menge Energie aufgebaut,

[00:07:44] die dann sozusagen in einem zu einer einzigen Wolke wurde, eben zu der Gewitterwolke. An einem schönen Tag. An dem Tag werden daraus wahrscheinlich zehn kleinere Kumuli geworden. Aber an dem Tag hat anscheinend der Kaltluftausfluss oder der Schatten von der Wolke das ganze Feld zum Thermikabriss gebracht. Und mit diesen Steigen bin ich eigentlich ohne viele Möglichkeiten aufgestiegen.

[00:08:12] **Lucian Haas:** In welchem Zeitraum hat sich das denn quasi so umgestellt, dass du sagst, du bist eigentlich im Blauen geflogen und mit einem Mal fingen diese Steigen an. Und dann wuchs da auch schon diese große Wolke. Ist das innerhalb von fünf Minuten oder war das eine Viertelstunde? Wie habe ich mir das vorzustellen?

[00:08:28] **Emanuel Schuster:** Ja, also ich war schon unten auf 900 Meter, habe mich schon umgeschaut, wo sind die nächsten Bahnhöfe. Habe eigentlich jetzt nichts mehr geplant gehabt. Mit dem Zug geht es doch recht gut zurück. Dann das Problem war vielleicht auch, es kam nicht abrupt. Es gab kein klares Anzeichen. Es fing einfach an mit sanften Steigen. Aber es war dann die Kombination. Es hat auch der Wind aufgedreht. Und dann natürlich, ich bin eine Zeit lang, bis ich so mal drei Meter Steigen hatte, recht sorglos natürlich dahin geflogen. Dann war ich schon auf so 1700. Und dann habe ich mich schon noch mal natürlich kritisch umschauchen angefangen. Und dachte, naja, da wirst du jetzt noch ein Stück weiter nach Süden raussteuern.

[00:09:16] Aber dann hat der Wind auch noch so aufgefrischt. Bei circa 2000 habe ich mich schon wieder umgeschaut. Dann habe ich dann, ich habe auch einen Spiralschirm mitgehabt, habe ich den Spiralschirm geschmissen und habe angefangen zu spiralen. Aber leider muss ich jetzt im Nachhinein gestehen, ich war mir noch nicht dem großen Risiko bewusst. Habe dann sanft spiralt, bin auch ein bisschen gesunken, aber es war eher ein Nullschieber, den ich spiralt habe. Und ich habe nur gemerkt, durch den Windversatz gerate ich dadurch wieder weiter nach hinten in ein besseres Steigen. Dann habe ich mich in Spiralen aufgehört und habe mich entschieden, Kurs ins Blaue hinaus, nach Süden. Und ja, wollte eigentlich an der Vorderseite

[00:09:58] **Lucian Haas:** rausfliegen. Was heißt Vorderseite rausfliegen? Warst du da schon in der Wolke drin oder wolltest du raus ins Blaue fliegen?

[00:10:05] **Emanuel Schuster:** Also über mir hat sich die Wolke schon, eine Wolke schon formiert gehabt. Nichts Großartiges. Aber das Steigen nahm dann konstant zu auf fünf Meter, sechs Meter integriert. Bei dem Steigen. Und natürlich ist das etwas turbulenter. Bin ich so mit 10, 15 km/h gerade noch Richtung Süden geflogen. Und da wurde mir schon klar, aber es ist Sommer. Es war warm. Also bis auf dreieinhalb tausend Meter hatte ich noch keine Sorgen, dass daraus jetzt irgendein Dilemma wird. Ich dachte mir, jetzt wirst du wohl endlich bald mal draußen sein. Vorne bei dieser Wolke.

[00:10:43] **Lucian Haas:** Nun beschreibe mal die Situation, als du bemerkt hast, du wirst doch tatsächlich in die Wolke hineingezogen. Was hast du da gedacht und was hast du dann auch wirklich nochmal gemacht?

[00:10:55] **Emanuel Schuster:** Ja, was gemacht? Wenn ich, was ich gerne gemacht hätte, ich hätte mir gerne meine Fäustlinge angezogen. Aber wie viele Piloten habe ich die im Sommer nicht vorne mitgehabt, sondern hinten drin in der Ausrüstung. Weil ja, wenn man nur auf zweieinhalb tausend an dem Tag vorher zu fliegen, nimmt man sich im Sommer keine Fäustlinge mit. Besonders bei uns im Hügelland nicht oder im Flachland, ja. Ja, ich habe da meine Instrumente. Ich habe ein gutes Garming-Gerät mit 3D-Kompass und noch ein Tablet, wo das XCTrack drauf läuft. Ja, also mein Vorhaben war rauskommen vorne an der Vorderseite, weil Spiralen mit einem Zweiliner ist nicht so effektiv, wie wir es kennen.

[00:11:42] Also die Gehkräfte sind enorm hoch. Und das Letzte, was ich wollte, weil man in der Wolke, du tust dir schwer, überhaupt den Schirm noch zu steuern, weil du keine Orientierungspunkte mehr hast. Und wenn du aus der Spirale rauskommst in Turbulenzen und einen Klapper kassierst, ja, das wollte ich auch vermeiden. Dadurch nur die Entscheidung, nach Süden rausfliegen. Das hat auch funktioniert. Bei 4000 war ich schon an der Wolkengrenze. Es wurde schon heller. Man sieht schon fast die Umrisse von der Sonne. Und das ging auch zwei-, dreimal so, bis ganz nach oben. Bin immer wieder an die Grenze gekommen. Der Wind war allerdings schon enorm stark. Ich hatte teilweise, wenn es mich gegen die Flugrichtung gedreht hat,

[00:12:29] Geschwindigkeiten um die 98 bis 100 km/h. Und so kam es, dass ich eigentlich immer an der Außenseite von der Wolke geflogen bin und gestiegen bin. Das heißt, du

[00:12:39] **Lucian Haas:** hast versucht, aus der Wolke herauszufliegen, aber der Wind zog so in die Wolke rein, dass du wirklich eigentlich gar keine Chance hattest.

[00:12:47] **Emanuel Schuster:** Ja, also ich vermute, jedes Mal, wenn ich nach hinten gezogen wurde, dann wurde auch das Steigen stärker. Also ich vermute, dass das eben wie bei der Thermik ist, quasi die Disstärke, der Wind, der überregionale Wind kam auch aus Südwest. Ich bin nach Süden raus. Also ich glaube, das Zentrum hinten war wesentlich höher. Und ich finde nach wie vor, dass ich das so richtig gemacht habe. Am besten wäre natürlich gewesen, schon in 1500 Meter eine satte Spirale zu machen, landen zu gehen und sagen, ich verzichte aufs Weiterfliegen. Ja, wichtiger ist, dass ich morgen wieder fliegen gehen kann. Du hast gesagt, du warst mit

[00:13:28] **Lucian Haas:** einem Zweiliner unterwegs. Welcher Schirmtyp war denn das?

[00:13:32] **Emanuel Schuster:** Ja, also das war ein Jeansschirm. Auf das Modell möchte ich jetzt nicht genauer eingehen. Aber der Schirm war top. Also ich hatte in dem ganzen Aufstieg keinen einzigen Klapper am Schirm. Da ließ ich wunderbar fliegen. Aber ab 5000 Meter fing halt alles an. Zuerst wurde ich natürlich nass durch den ganzen Regen

und durch die feuchte Wolke. Dann fing das alles zu vereisen an. Also zum Schluss waren aus den dünnen Leinen, die wir kennen, die hatten so circa nach hinten eine 3 cm Eisschleppe, alle Leinen. Das hat den Widerstand natürlich enorm erhöht. Ich glaube, dass ich deswegen nicht aus der Wolke rausgekommen bin, weil der Schirm eigentlich immer langsamer wurde. Der Schirm ist vereist, innen drin.

[00:14:20] Es ist natürlich gefüllt. Der Hagel, das waren die 20 Minuten, was ich im feinen Hagel, das waren so Hagelkörner, Gott sei Dank nur in einer Größe von 5 bis 10 mm. Also der Schirm hat sich damit schon satt gefüllt gehabt.

[00:14:37] **Lucian Haas:** Das heißt, du hattest Eisleinen und quasi einen Eisschirm über dir. Welche Steigwerte hatte denn der Schirm dann noch in der Wolke? Ja, also die Steigwerte,

[00:14:46] **Emanuel Schuster:** die haben sich dann immer so zwischen 6 und 10 m konstant bewegt. Das Sinken, was ich zwischendrin hatte, das waren glaube ich nur die Momente, wo es mich aus dem Wind gedreht hat. Aber ja, 6 bis 10 m war das Steigen noch immer konstant. Der Schirm ist auch super einwandfrei geflogen. Ich musste natürlich sehr stark aktiv fliegen, um keine Klapper zu kassieren, weil ein Klapper mit einem starken Verhänger, durch das ganze Eis auch, wenn du da abtrudelst, 3-4.000 m. Erstens, ich weiß nicht, ob du dann noch bei Bewusstsein bist oder nicht schon das Bewusstsein verlierst. Und wenn die Sinkgeschwindigkeit zu hoch ist, dann kommt es auch noch zu dem berühmten Retterplatz.

[00:15:32] Also die Hintergedanken hatte ich darum, den Schirm in allen Fällen aktiv fliegen. Ohren anlegen habe ich zwischendrin ein paar Mal gemacht, aber das ist natürlich bei den Steigwerten lächerlich. Das macht es eigentlich eher nur schwer. Es ist viel schwieriger, den Kurs zu halten und den Schirm sauber zu fliegen.

[00:15:50] **Lucian Haas:** Wie turbulent war es denn innerhalb der Wolke? Manchmal sagt man ja auch, dass ein sehr starkes Steigen häufig auch im Zentrum dann relativ gleichmäßig nach oben geht. Hat sich da vollkommen durchgebeutel?

[00:16:02] **Emanuel Schuster:** Ich war, glaube ich, noch nicht im Zentrum vom Steigen. Ich war in der Randzone, wo eben auch der Wind reingeblesen hat. Es war schon sehr schwierig, aktiv zu fliegen, aber wie gesagt, es ging ohne Klapper. Vermutlich dadurch, dass die ganze Luftmasse sowieso gestiegen ist. Da ist es, glaube ich, ohne den, ohne His, schwieriger, einen Klapper zu kassieren. Aber es war nicht turbulenter. Wenn die gleiche Thermik im Blauen gewesen wäre, wäre sie vermutlich gleich turbulent gewesen. Also nein, in der Wolke ist es nicht turbulenter als wie außerhalb.

[00:16:35] **Lucian Haas:** Wie sieht es in so einer Gewitterwolke aus? Hast du da überhaupt noch was gesehen oder war es

[00:16:39] **Emanuel Schuster:** schon ganz dunkel? Wie die meisten wissen, je höher eine Wolke ist, desto dunkler

[00:16:44] **Lucian Haas:** ist es.

[00:16:44] **Emanuel Schuster:** Durch die ganzen Wassermoleküle, die das Licht quasi abhalten. Also es war sehr dunkel. Das Problem war bei dem Regen auch immer wieder solche Eisschwaden dazwischen. Ich musste eiskratzen bei den Brillen, ich musste bei den Instrumenten eiskratzen. Also ich habe teilweise nach oben gesehen, ich habe nicht einmal den Schirm gesehen. Gab es auch Blitze um dich herum oder hast du Donner da gehört? Genau. Am Ende dann, wie ich so auf 6,4 war meine maximale Höhe, so ab 6.000 herum, fing es dann an endlich aufhören zu hageln. Und ich habe gemerkt, ich bekomme endlich wieder Vorwärtsgeschwindigkeit. Ich hatte jetzt am Schluss schon 20, 30, 40 km/h Richtung Süden Geschwindigkeit. Und dann ging das Donnern los.

[00:17:30] Also ich habe keinen Blitz direkt gesehen, ich habe nur ein paar mal so ein Flashlight, also ein Blitzleuchten gesehen. Aber gefühlt waren die Blitze, gefühlt waren es, waren die maximal 100 km/h. Und in dem Moment war ich dann das erste Mal wirklich ratlos und habe mir gedacht, so jetzt kannst du eigentlich gar nichts machen.

[00:17:51] **Lucian Haas:** Hattest du in solchen Momenten so etwas wie Todesangst? Oder warst du so konzentriert auch mit dem Offenhalten des Schirms und dem aktiven Fliegen, dass du solche Gedanken in dem Moment gar nicht haben konntest?

[00:18:02] **Emanuel Schuster:** Ja, nein, also Todesangst hatte ich noch keine. Ich versuche immer, als Gleitschirmflieger kommt man doch immer wieder mal in bremsliche Situationen. Und Angst habe ich nicht. Das blockiert einen eigentlich und macht einen eher handlungsunfähig. Also ich habe schon versucht, immer meinen Kurs zu halten, den Schirm aktiv zu fliegen, nicht die Nerven zu verlieren. Weil sobald ich aufgehört hätte, in die Richtung zu fliegen, wäre ich vermutlich Richtung Zentrum gezogen worden. Und also Fliegerkollegen, die von Deutschland, Österreich geflogen sind, die hatten schon Gewittertops mit 10.000 m. Aber das... Ja, ich kann es nicht sagen. Ich hatte nie Sicht ins Freie, um abzuschätzen, genau ob ich in der Mitte oder am Rand von einer Wolke bin.

[00:18:49] Das konnte ich nicht beurteilen.

[00:18:52] **Lucian Haas:** Warst du denn die ganze Zeit bei Bewusstsein oder hast du das auch zwischendurch mal verloren?

[00:18:57] **Emanuel Schuster:** Nein, also das Bewusstsein war normal da. Die Hände, die... Zuerst natürlich gingen sie mal ein bisschen zäher, aber das kennt man vom Streckenfliegen auch im Frühling, die Finger. Zum Schluss war es schon so, dass die Hände bis zum Ellbogen hin eigentlich fast steif waren. Ich habe sie zwar innerlich noch gefühlt, aber ich habe sie angeschaut und es hat sich nichts mehr bewegt. Ich wusste noch nicht, wie sich Erfrierungen auswirken. Ich dachte eigentlich, dass das ohne große Schäden an der Haut oder sonst was vonstatten geht.

[00:19:33] **Lucian Haas:** Wie lange warst du denn insgesamt dann in der Wolke drin? Und bist damit wirklich quasi ein Spielball der Gewalten in dem Moment gewesen?

[00:19:40] **Emanuel Schuster:** Ja, also ich sage mal von da bis auf 6.4 auf. Das war eine gute Dreiviertelstunde mit dem Steigen. Mein Instrument hat sich dann leider bei der Landung, das hat sich durch Wasser und den Aufschlag alles erledigt. Am Garmin ist noch was zum Sehen oben. Aber ohne es zu übertreiben, also es war eine Stunde zwanzig. Von dem Moment, wo es mich quasi eingesaugt hat bis zum Aufprall. Bei der Landung war es keine, es war ein Aufprall.

[00:20:16] **Lucian Haas:** Wie bist du denn aus dieser Wolke rausgekommen? Hat die dich seitlich quasi ausgespuckt, beziehungsweise bist du dann seitlich nach Süden rausgeflogen? Oder bist du dann irgendwie in Abwinden nach unten aus der Wolke rausgefallen?

[00:20:28] **Emanuel Schuster:** Ja, das ist, also ich oben auf der Höhe hatte ich wie gesagt schon Vorwärtsfahrt Richtung Süden. Ich war heilfroh. Ich dachte auch schon zur Wolke, so innerlich habe ich gesagt, was willst du noch? Du hast geregnet, du hast gehagelt, du hast geblitzt, gedonnert. Mehr kann eine Wolke eigentlich nicht. Also ich dachte, die muss jetzt endlich mal am Ende sein. Und so war es dann auch. Ich bin Richtung Süden geflogen, aber nicht raus aus der Wolke. Dann, wie ich Vorwärtsfahrt hatte, habe ich wieder probiert, beim Schirm die Ohren anlegen. Das hat auch funktioniert, nur habe ich dann gemerkt, dass ich eigentlich im Sackflug bin. Also durch den ganzen Leinanwiderstand und dem Eis und dem Gewicht im Schirm ist der einen konstanten Sackflug gegangen.

[00:21:13] Anfangs bin ich nur mit vier Metern gesunken, weil ich noch eigentlich in steigender Luft geflogen bin. Als ich dann auf 3000 unten bei der Wolke rausgekommen bin, haben die Probleme von vorne begonnen. Und zwar das ganze Eis im Schirm hat sich verflüssigt und das Wasser ist in die angelegten Ohren reingekronen. Und auf einer Seite mehr, auf der anderen weniger. So, jetzt hatte ich dann schon zehn Meter sinken. Der Schirm hat leicht gedrudelt. Die Leinen waren durch das ganze Eis so verhängt. Also ich habe den Schirm auch mit leichten Gasbetätigungen, so bis Halbgas, nicht mehr zum Anfang gebracht. Ja, auf 2000 mit den gefrorenen Händen dachte ich so, okay, der Retter muss raus. Weil, ja, der Schirm, so probiere ich nicht weiter, der Retter muss raus.

[00:22:02] Das hat dann mit den gefrorenen Händen natürlich auch länger gedauert. Ich hatte einen Rogallo, einen super eigentlich lenkbaren Retter. Der hat auch super aufgemacht. Was mich dann verwundert hat, ich schaue, hm, ich habe noch immer an die acht Meter sinken gehabt, ja. Da dachte ich so, Retter, Retter schaut gut aus. Gut, Schirm in Scherenstellung. Habe auch Quick-Cut-Karabiner. Okay, mit den gefrorenen Händen Quick-Cut-Karabiner aufmachen. Da merkt man gleich, das nimmt einiges an sich. Man hat halt Zeit in Anspruch, wenn man eigentlich nur mehr die Daumen hat, mit denen man was betätigen kann. Habe dann eine Seite ausgehängt. War dann noch immer bei sieben Meter sinken. Wieso, erkläre ich dann gleich. Ja, die zweite Seite habe ich dann nicht mehr geschafft. Das Ganze ist ziemlich sicher oder vermutlich deswegen, weil ich natürlich in sinkender Luft mit dem Rettungsschirm

runtergekommen bin.

[00:22:53] Noch mit den Abfinden vom Regen. Und der Hauptschirm natürlich voll mit Eis und Wasser war. Also meine Freunde, die den Schirm geholt haben, die sagten, dass da auf jeder Seite ja an die guten vier, vier Kilo, fünf Kilo Wasser noch drin waren in den Ohren. Dann habe ich versucht, noch die zweite Seite auszuhängen. Dachte, vielleicht ist es die Scherenstellung, die mir das starke Sinken beschert. Aber so 200 Meter über Grund habe ich dann das Ganze aufgegeben, habe geschaut. Okay, wo werde ich runterkommen? Es war natürlich alles da. Wald, Wiesen, Wiesen mit Stromleitungen. Und eine Ortschaft. Und in den letzten 100 Metern habe ich hergerichtet, Füße raus.

[00:23:38] Man weiß ja nicht, vielleicht gibt es ja doch noch irgendeinen Bodeneffekt oder guten Effekt. Vielleicht hat man ja doch nicht die ganze letzte halbe Stunde nur Pech. Ja, im Endeffekt hat es mich dann noch 180 Grad gedreht. Und mit noch mehr Seitenwind verkehrt ins Dorf hineingeblasen. Und ich bin einfach, wo der liebe Gott wollte. Gott sei Dank auf einem weichen Ziegeldach sozusagen eingeschlagen, detoniert.

[00:24:07] **Lucian Haas:** Nun hast du gesagt, du hattest einen Rogallo-Retter, also eigentlich einen steuerbaren Retter. Konntest du den mit deinen gefrorenen Händen nicht bedienen? Oder bist du gar nicht auf die Idee gekommen, aus dem Stress heraus, dass du sagst, oh, ich könnte den ja noch steuern? Oder was ist da passiert?

[00:24:22] **Emanuel Schuster:** Ja, nein, also ich hatte schon vor, den Rogallo zu steuern, weil den hatte ich schon auf ca. 1.500 heraus. Durch den Hauptschirm. War es aber so, dass ich verdreht unter dem Rogallo drin war. Jetzt hatte ich den rechten Tragegurt, den habe ich schön gesehen. Denn da habe ich auch die Schlaufe rausbekommen. Trotz den Gefahren, weil die vorderen vier Finger, die waren fix beieinander. Die habe ich nicht mehr auseinandergebracht oder so. Und den Tragegurt von der linken Seite, der war irgendwo hinter mir. Und ohne Gefühl in den Fingern habe ich da nichts mehr erwischen können.

[00:24:56] **Lucian Haas:** Und damit war der Rettungsfirm auch für dich nicht steuerbar. Sondern du musstest nehmen, was kommt quasi.

[00:25:01] **Emanuel Schuster:** Genau, er war nicht steuerbar. Ich hatte wirklich Glück, weil wenn man eine Hauswand erwischt oder den Dachstuhl bei einer Ecke, Bäume wären auch noch okay gewesen. Also auf einer Wiese, das wäre definitiv eine sehr harte Landung geworden. Ich kann jetzt nicht sagen, aber sieben Meter pro Sekunde, das ist sicher ein Sprung aus gut vier Metern, wenn es nicht fünf sind. Und ja, also ich war froh. Dieses Ziegeldach, das war so eine Scheune. Und die hatte natürlich jetzt nicht so einen stark stabilen Dachstuhl. Also ich glaube, dass das alles abgefedert hat. Und dass ich verkehrt gelandet bin, sehe ich jetzt auch als Vorteil, weil das Gurtzeug natürlich hinten einen super Schaumstoffprotektor hatte und eigentlich den Großteil vom Aufprall abgefangen hat.

[00:25:50] **Lucian Haas:** Was hast du denn letztendlich an körperlichen Schäden dann davongetragen? Ja,

[00:25:57] **Emanuel Schuster:** also die Landung ging, wie wir erwarten, sehr gut aus. Ich habe nur am Ellbogen quasi so eine ein Zentimeter Platzwunde gehabt. Eine Rippe schmerzt jetzt noch ein bisschen, die dürfte ein bisschen angeknackst sein. Aber eigentlich etwas, mit dem man quasi nicht einmal zum Arzt gehen müsste. Also die Landung hat gut funktioniert. Die Probleme, die ich jetzt noch die nächsten zwei, drei Wochen auch noch haben werde, sind meine vorderen acht Finger. Die waren doch durchgefroren bis nach innen. Und ja, wenn Wasser gefriert in der Haut und im Gewebe, dann zerstört es die ganzen Zellen. Also meine acht Finger, die mussten im Krankenhaus wirklich mit Infusionen quasi gerettet werden.

[00:26:43] Die Durchblutung in den Fingerspitzen, die ist jetzt gerade noch bei 15 Prozent gegenüber vom Daumen. Und inwieweit? Also ich habe mit vielen Freunden schon gesprochen, die auch entweder nur durchs Fliegen im Winter oder aus anderen Gründen leichte Erfrierungen hatten. Das Gefühl in den Fingerspitzen, das kommt eigentlich fast gar nicht mehr zurück. Und sie haben das Problem, wenn es nur irgendwo ein bisschen kühl ist, dann sind diese Finger durch die schlechte Durchblutung sofort eiskalt. Es wird für mich schwierig werden, im Winter oder so überhaupt noch zu fliegen und wenn, nur mit beheizten Handschuhen und sonstigen Hilfsmitteln.

[00:27:23] **Lucian Haas:** Welche Lehre habt ihr? Welche Lehren ziehst du denn für dich aus diesem Vorfall? Willst du die Fliegerei jetzt ganz an den Nagel hängen?

[00:27:30] **Emanuel Schuster:** Nein, die Fliegerei möchte ich sicher nicht an den Nagel hängen. Wie für die meisten Flieger ist das Fliegen doch eines der schönsten Dinge, finde ich, die man machen kann. Ich dachte, wenn die Wolke kommt, dann erkenne ich es, dass das eine Gewitterwolke sein wird und mir wird das nicht passieren. Ja, das glaube ich. Das kann leider eben jedem passieren. Vor allem, wenn es dann dort passiert, wo eigentlich noch gar keine Wolke ist, dass man auch dort eingesaugt werden kann. Ich glaube, dass auch das die Ursache war, weil an manchen labilen Tagen wird 80, 90 Prozent der Fläche abgeschattet und es kann eigentlich zu keinem starken Steigen mehr kommen, wenn keine Front durchgeht.

[00:28:19] Aber dort war es eben so, das riesengroße blaue Feld hat 100 Prozent Sonneneinscheinung ermöglicht. Und das Ganze wurde dann eben zu einer großen Wolke, so wie es im Sommer öfters der Fall ist. Es ist überall knallblau und irgendwo steht eine CB.

[00:28:37] **Lucian Haas:** Bei solchen Unfällen oder beinahe Unfällen, je nachdem, wie man das jetzt rechnet, die passieren, sagt man ja häufig, es ist immer eine Verkettung von vielen kleinen Details. Gibt es denn einen Punkt im Flug oder so, wo du heute im Rückblick sagen würdest, da habe ich den entscheidenden Fehler gemacht, da hätte ich anders reagieren sollen, dann wäre alles ganz anders gelaufen?

[00:29:01] **Emanuel Schuster:** Ja, was war es denn? Es waren natürlich, wie du schon sagst, mehrere Umstände. Zu einem die Euphorie, du hast einen neuen Gleitschirm in der Früh,

[00:29:15] meinen Sohn, der ist erst jetzt drei Wochen alt, kurz versorgen, dann in die Firma noch zwei Stunden, schnell alle Dinge erledigen. Ja, und dann zack auf den Berg und los geht es zum Fliegen. Also die Vorbereitung war sicher nicht optimal. Aber wie gesagt, ich wäre wahrscheinlich auch fliegen gegangen, wenn ich den Wetterbericht angeschaut hätte.

[00:29:36] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt anderen Piloten aus deinen Erfahrungen einen Tipp geben wolltest, wenn es heißt, damit die nicht dasselbe Schicksal erfahren, was würdest du ihnen sagen, worauf sollten sie am meisten achten?

[00:29:51] **Emanuel Schuster:** Ja, also ich kann anderen Piloten nur empfehlen, daran zu denken, dass unser Gleitschirmsport eigentlich für die meisten Piloten ein Hobby ist. Und das Schönste darin ist, wenn man doch am nächsten Tag oder die Monate darauf auch wieder fliegen gehen kann. Und jeder hatte schon sicher kritische Momente, was das betrifft mit Wolken, Steigen oder irgendwo Regen in der Nähe. Einfach zu sagen, ich verzichte auf das vielleicht, noch 50 Kilometer weiter zu kommen und ich ziehe eine sichere Landung vor, damit ich eben morgen auch wieder fliegen gehen kann. Ja, das würde ich mir wünschen, wenn wir alle das ein bisschen mehr berücksichtigen.

[00:30:37] **Lucian Haas:** Nun warst du ja auch in der Wolke drin. Das passiert auch den unterschiedlichsten Piloten immer mal, dass sie in Wolken hineingesogen werden. Manche fliegen sogar manchmal bewusst in Wolken hinein, weil sie noch ein bisschen Höhe gewinnen wollen. Gibt es da eine wichtige Erkenntnis für dich aus deinem langen Wolkenflug jetzt, wo du sagst, das sollte man wissen, wie kann man sich da noch orientieren, beziehungsweise mit welchen Problemen muss man damit vielleicht rechnen, die man erstmal gar nicht auf dem Schirm hat?

[00:31:01] **Emanuel Schuster:** Es ist den meisten ja bekannt, nicht nur bei den Hobbyfliegern, sondern ich bin auch schon zum Spaß bei BWCs und so mitgeflogen. Also alle Piloten, keiner haltet einen Wolkenabstand ein. Wenn man Glück hat, sieht man noch eine Kontur im Schleier von den Wolken, also alle fliegen an den Kanten von den Wolken. Was bei starken Steigen in Wolken auftritt, das habe ich dort dann gemerkt, wie das Steigen stärker wurde. Es entstehen durch das Steigen elektromagnetische Spannungen in der Wolke und der Kompass fängt da durch an. Natürlich er zeigt zum stärksten Magnetfeld, das normalerweise der Nordpol ist, aber wenn ein Magnetfeld in der Wolke entsteht, ein elektromagnetisches, dann kannst du deinen Kompass vergessen, weil der spielt nur mehr verrückt in der Wolke her.

[00:31:50] **Lucian Haas:** Das heißt, die Idee, sich einen großen Kugelkompass aufs Cockpit zu packen, um noch in Wolken hinein zu fliegen, um irgendwo zu wissen, wo es hingeht, das kann auch wirklich nach hinten losgehen?

[00:31:59] **Emanuel Schuster:** Ja, das funktioniert. Wenn es eine sanfte Wolke ist mit 5-7 Metern Steigen, da funktioniert das noch. Aber sobald die Wolke auch viele Wassermoleküle hat, also eine sehr feuchte Wolke ist, dann ist der Kompass ziemlich schnell nutzlos, weil alles abgeschirmt wird und durch das Steigen elektromagnetische

Spannungen entstehen.

[00:32:21] **Lucian Haas:** Und das GPS, was ist damit? Hast

[00:32:24] **Emanuel Schuster:** du damit noch Empfang gehabt? Ich habe bewusst schon auch immer das Garmin dabei, weil das Garmin doch ein sehr starkes Gerät ist. Also ich habe einmal auf meinem Flieger-Tablet einen Zusatz-Akku dabei, aber trotz Zusatz-Akku war schon kurz, wie ich die ersten 1000 Meter in der Wolke drin war, war das GPS-Signal schon weg, weil Luftfeuchtigkeit schirmt Signale ab. Und ja, die Wolke war doch ordentlich feucht. Also das hat schon mal gar nicht mehr funktioniert, weil ein Tablet niemals so einen starken GPS-Empfänger drinnen hat, wie, ich sage einmal, originale Fluginstrumente oder eben das Garmin. Das Garmin hat meistens dann noch funktioniert, hatte aber auch schon Aussetzer, speziell wie es geregnet hatte, weil auch da das Signal verloren ging.

[00:33:18] Ich habe mich dann nur mehr eigentlich am Schirm orientiert. Man merkt ja, ob man gegen den Wind fliegt. Oder ob es einen umdreht. Also ob man mit Rückenwind oder gegen den Wind fliegt, das erfüllt man auch am Schirm.

[00:33:30] **Lucian Haas:** Das heißt, da das Sinnvollste wäre für sich als Orientierung noch zu sagen, auch wenn es erstmal doof klingt, weil man natürlich dann schlecht nach vorne kommt, aber gegen den Wind fliegen, weil meistens der Wind wahrscheinlich in die Wolke hineinzieht und gegen den Wind kann man dann irgendwie vielleicht an den Rand der Wolke kommen.

[00:33:46] **Emanuel Schuster:** Ja, so habe ich es, sage einmal, wenn ich in eine Wolke reingekommen bin, jetzt immer praktiziert, weil es kraftsparender ist. Und das unten raus Spiralen, das finde ich eher unkontrolliert, vor allem, wenn mehrere Personen fliegen und alle in der gleichen Thermik steigen und du spiralst da runter. Also das Risiko, dass dir unten einer entgegenkommt, der sagt, ich nehme genau noch die letzten 50 Meter unter der Basis mit, das sehe ich auch als sehr risikoreich und darum fliege ich tendenziell lieber quasi raus aus der Wolke. Und eigentlich Richtung Flachland, das habe ich bis jetzt eigentlich am risikolosesten gesehen.

[00:34:29] **Lucian Haas:** Wie würdest du hier die Rolle von Zweileinern einschätzen, beziehungsweise die Rolle des Zweileiners, mit dem du da geflogen wirst? Zweileiner lassen sich zum Teil eben nicht so gut mit Abstiegsmanövern nach unten bringen. Würdest du sagen, Zweileiner bei solchen Wetterlagen zu fliegen ist dann doch sogar noch besonders gefährlich?

[00:34:48] **Emanuel Schuster:** Ja, also ich habe auch schon alle Gleitschirmklassen durchgeflogen. Und wie die meisten wissen, ein Dreileiner ist handlicher. Du kannst auch mal problemlos eine Halbseite runterklappen und damit schauen, dass du runterkommst. Ohren anlegen ist effektiver, leichter zu steuern. Also mit dem Zweileiner ist es auf jeden Fall viel schwieriger. Auch die Spirale, die Spirale hat so große G-Kräfte und das Sinken ist teilweise einfach viel zu wenig. Also ich glaube, eine Spirale dann länger als zwei Minuten, die dann über 10, 15 Meter sinken hat, hätte ich auf keinen Fall ausgehalten. Würdest du dann

[00:35:28] **Lucian Haas:** aus dieser Erfahrung heraus sagen, Zweileiner packe ich nicht mehr an, die sind mir dann doch zu gefährlich, auch wenn sie so toll zu fliegen sind?

[00:35:36] **Emanuel Schuster:** Nein, das nicht. Also sie fliegen ja wunderbar. Aber ich glaube, es wäre doch nett, wenn vielleicht die Hersteller sich da mal was einfallen lassen würden, dass man, ich weiß nicht, so eine Art, wie sie die Faltleine beim Testen verwenden, ob man nicht irgendwie was anbringen könnte, wo man zum Beispiel die Ohren einhängen kann am Tragegurt, so wie es viele Tandems haben, so irgendeine hilfreiche Abstieghilfe bei den Geräten. Weil selbst das Ohrenanlegen, die Leinen sind so dünn, sie schneiden ein bei den Händen und in dem starken Steigen hat man einfach immer die Ohren aus den Händen gerissen.

[00:36:15] **Lucian Haas:** Häufig ist ja auch so, dass die Ohren bei den Zweileinern dann fürchterlich schlagen oder sowas. Wie war das denn bei dem Modell, mit dem du unterwegs warst?

[00:36:22] **Emanuel Schuster:** Ja, also der hatte auch durchgehende Stäbchen in den Ohren drinnen und diese Ohren, die bleiben natürlich nicht einfach, wenn man sie nach hinten runterklappt, einfach schön drinnen, so wie wir es gerne hätten, sondern die reißen einen immer wieder aus der Hand und es war natürlich irrsinnig schwer, so überhaupt eine Richtung zu halten. Und ob ich jetzt mit sieben Metern oder mit sechs Metern steige, war in dem Fall, glaube ich, auch

nicht relevant. Dann hätte es vielleicht länger gedauert, bis ich da war. Bis ich oben bin. Aber es war überhaupt nicht hilfreich. Einen Klapper zu reißen, das habe ich mir auch nicht getraut, weil ich hatte schon Freunde, die haben beim Zweileiner selbst Klapper gerissen und das ging natürlich gleich mal mit negativen Trudeln aus und solchen Manövern. Und das in einer Wolke zu machen, nein, das habe ich nicht übers Herz gebracht.

[00:37:12] **Lucian Haas:** Das heißt, mit den heutigen Zweileinern ist man auf jeden Fall bei solchen Bedingungen mit einem größeren Risiko unterwegs. Oder ist es einfach, was das auch betrifft, in solche Wolken vielleicht eingesaugt zu werden?

[00:37:23] **Emanuel Schuster:** Ja, definitiv. Das wissen alle, die so etwas fliegen. Es sind auch die Spiralsturzschirme erst mit den Zweileinern rausgekommen, die ich meine ja auch schon zwei, drei Jahre. Immer wieder spirale ich mal damit, wenn ich runter will. Aber unter einer Gewitterwolke sieht das dann doch alles wieder anders aus. Der Spiralschirm, der zentriert dich dann eigentlich Richtung hin zum besten Steigen. Das Sinken ist nicht mehr so gut, wie man es gerne hätte. Ja, also er wird eigentlich zu einem Störfaktor. Und vielleicht, wenn man es bewusst trainiert bei Sicherheitstrainings, dass man das dann besser beherrscht. Aber das war nicht der Fall.

[00:38:05] **Lucian Haas:** Du hattest ja gesagt, dass du den Spiralschirm auch geworfen hattest und damit schon angefangen hast zu spiralen. Hattest du den danach wieder reingezogen oder bist du die ganze Zeit auch in der Wolke mit dem draußen hängenden Anti-G-Schirm da geflogen?

[00:38:19] **Emanuel Schuster:** Also der Anti-G-Schirm, der hatte in der Mitte so eine Kittleine. Die habe ich dann reingeholt und so um den Tragegurt herum gewickelt. Also der Anti-G war dann eigentlich die ganze Zeit draußen. Und vermutlich wird er auch richtig gut vereist sein. Aber an den habe ich dann eigentlich ab, geschätzt ab 3000 Meter, nicht mehr gedacht, dass ich den draußen hatte. Obwohl, wenn er wirkungslos gezogen ist, hat er eigentlich keine großen Störeinflüsse.

[00:38:46] **Lucian Haas:** Wechseln wir zum Ende hin nochmal ganz bis hier in die Perspektive. Und das Thema, du hast ja selber gesagt, du bist vor kurzem erst Vater geworden. Also auch kurz vor diesem Flug. Das ist ja eine große Verantwortung, die man da hat und sicherlich auch empfindet. Hast du dich da selbst in der Luft, als du merkst, scheiße, ich bin jetzt in einer richtig scheiß Situation? Und hast du dich da noch leiden mögen?

[00:39:08] **Emanuel Schuster:** Ja, also ich war die ganzen letzten Wochen schon eigentlich in einem Glückshoch. Mein Sohn, Geburt, alles super. Ein total nettes Kind, Familie. Alles bestens. Der neue Schirm. Und ja, es war dann so, irgendwann ab 4000 Meter dachte ich mir, was machst du eigentlich hier, du Idiot? Wieso gehst du nicht landen? Wieso fliegst du nicht einfach morgen? Wo das Wetter doch um einiges stabiler angesagt war. Ja, also ich habe mir schon Selbstverwürfe gemacht und dachte, was bringt der Flug, wenn du dann vielleicht abstürzt, eine Verletzung hast und Wochen oder Jahre lang nicht mehr fliegen gehen kannst. Und ja, deine Familie zu Hause im Stich lässt eigentlich.

[00:39:54] Und wie hat

[00:39:55] **Lucian Haas:** deine Frau und die junge Mutter dann auf diese ganze Geschichte reagiert? Hat die die Vorwürfe gemacht?

[00:40:00] **Emanuel Schuster:** Na, also meine Freundin war bis jetzt auch so, dass sie mir keine Vorwürfe gemacht hat. Sie war natürlich alles andere als begeistert, weil sie hätte die Unterstützung zu Hause definitiv gebrauchen können. Aber ich, ich selber, sehe mich natürlich, jetzt in der Verantwortung, also ich werde auch die nächsten zwei Wochen noch keinen Gleitschirm angreifen. Jetzt geht es einmal ab ans Meer, wieder Gutmachung leisten an der Familie. Und ja, dann werde ich wieder ein paar Reparatur - und Genussflüge machen, um wieder Vertrauen in das ganze Gleitschirmfliegen zu gewinnen. Und dann, ja, geht die Saison schon dem Ende zu.

[00:40:39] **Lucian Haas:** Dann kommt der Winter, dann musst du wahrscheinlich vielleicht wegen deinen Händen schon auf das Fliegen verzichten. Aber möge es dir dann gelingen, vielleicht im nächsten Jahr dann wirklich wieder schöne Flüge zu machen. Ich danke dir für diese tolle Beschreibung von dieser wirklich spannenden, abenteuerlichen, für dich auch lebensgefährlichen, aber letztendlich dann doch gut ausgehenden Geschichte. Ich denke, da können einige, die das hier zugehört haben, vielleicht auch was rausziehen, wo sie etwas lernen können. Danke dir für diese

Beschreibung und alles Gute für die weiteren Flüge und viel Spaß mit deinem Sohn und deiner Freundin.

[00:41:12] **Emanuel Schuster:** Danke, Lucian Haas mich auch sehr gefreut. Mach's gut. Das

[00:41:29] **Lucian Haas:** war Emanuel Schuster im Gespräch mit Lucian Haas. Ein wichtiger Hinweis ist bei der Aufnahme nicht zur Sprache gekommen. Emanuel hat es mir aber später noch erzählt. Während des gesamten Fluges hatte er ein Live-Tracking laufen. So konnten seine Fliegerkumpel das Drama und seine Position ständig verfolgen und waren schon kurz nach seiner Bruchlandung auf dem Garagendach vor Ort. Wäre er irgendwo im Wald niedergegangen, hätten sie dann auch die Rettungskette mit genauen Positionsangaben in Gang setzen können. Mit anderen Worten, ein Live-Tracking wird in einem Notfall zu einem echten Sicherheitsfeature und ist auf XC-Flügen gerade deshalb empfehlenswert. Wenn dir nun solche Infos und der gesamte Podcast gefallen, dann darfst du Podz-Glitz bzw. den zugehörigen Gleitschirm-Blog Lu-Glitz auch gerne weiterempfehlen.

[00:42:16] Oder noch besser, werde zum Förderer von Lu-Glitz. Denn das gesamte Projekt ist unabhängig und verzichtet bewusst auf beeinflussende Querfinanzierung durch Werbung. Allerdings bin ich auf Zuwendungen der Leser und Hörer angewiesen, um diesen Umfang und Tiefe in der Berichterstattung bieten zu können. Fördern kannst du Lu-Glitz ganz simpel per PayPal oder Banküberweisung. Die nötigen Daten findest du auf der Website von Lu-Glitz. Die Fördersumme bestimmst du selbst. Nun sage ich mal, danke fürs Spenden, danke fürs Zuhören. Bis zum nächsten Mal. Ciao.

English

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

Show notes

Podz-Glitz Episode #12: Emanuel Schuster got caught in a thunderstorm cloud while paragliding. He talks about this in a conversation with Lucian Haas.

Thunderclouds, Cumulonimbus, short: CB. For paragliders, these are the clouds of terror, the dark side of thermal forces. Anyone who gets into a thundercloud in a paraglider becomes a plaything of nature. Extreme updrafts, ascent into bitterly cold heights, rain, hail, icing, lightning strikes. Anyone who comes out of such a cold hell alive and without serious damage to body and wing has a huge guardian angel.

This also applies to the 45-year-old Emanuel Schuster. The experienced pilot from Styria in Austria got caught in a thunderstorm on July 19, 2019, during a cross-country flight from Schöckl. It was a very unstable day. As it already began to rain in the higher mountains, Emanuel fled into the southern lowlands in the air, where the blue sky beckoned. But out of the large sunny patch, it became faster than he could understand and realized, a large updraft zone and finally a fully developed thunderstorm cloud. He could no longer escape it. It pulled him up to 6,400 meters but also released him again. In the end, he crashed onto a garage roof, hanging from the rescuer with stiffly frozen hands.

In this twelfth episode of Podz-Glitz, Emanuel Schuster tells why and how he got into the storm. He reports on his long, futile struggle to get out of the cloud again. He speaks about his thoughts and feelings in this extreme situation; analyzes possible mistakes, explains the limits of technology such as GPS failure and lack of landing options with two-liners. Additionally, he gives valuable tips on how one should behave as a pilot if one ever gets into a sucking cloud.

More from Podz-Glitz at:

<http://lu-glitz.blogspot.com>

<https://soundcloud.com/lu-glitz>

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: The Parting Glass (Instrumental) by Aussens@iter (c) copyright 2018 Licensed under a Creative Commons Attribution (3.0) license. http://dig.ccmixter.org/files/tobias_weber/57892 Ft: Doxent Zsigmond

In the twelfth podcast episode, Emanuel Schuster tells how he got into a thunderstorm cloud during a cross-country flight and what lessons can be learned from his experiences.

A powerful thundercloud is growing in the middle of the blue. Emanuel Schuster

This also applies to the 45-year-old Emanuel Schuster. The very experienced pilot from Styria in Austria got caught in a thunderstorm on July 19, 2019, during a cross-country flight from the Schöckl.

She pulled him up to 6400 meters but also released him again. In the end, he hit a garage roof hanging from the rescue parachute with stiffly frozen hands.

He also speaks about his thoughts and feelings in this extreme situation; analyzes possible mistakes, explains the limits of technology such as GPS failure and lack of landing options in two-liners. Additionally, he gives valuable tips on how to behave as a pilot if you ever find yourself in a "sucking" cloud.

An important detail is not mentioned in the podcast, but should not go unmentioned: During the entire flight, Emanuel had live tracking running. This allowed his flying buddies to constantly track his position. They were also on site shortly after his crash landing. Had he gone down somewhere in the forest instead of in a settlement, they would have been able to initiate the rescue chain with precise position data as well. In other words: Live tracking becomes a major safety plus

in an emergency! Utilizing this possibility is particularly recommended on XC flights for this reason.

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/08/podz-glidz-12-gewitterflug.html>

Transcript

[00:00:10] **Emanuel Schuster:** So I didn't see a flash directly, I just saw a few flashes of light, but it felt like the flashes, it felt like they were, were at most 100 meters away.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:53] **Emanuel Schuster:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:58] **Lucian Haas:** Today with

[00:00:59] **Emanuel Schuster:** Emanuel Schuster from Styria, from the Schöckl.

[00:01:06] **Lucian Haas:** And Lucian Haas on the mic.

[00:01:11] Thunderclouds, Cumulonimbus, or CB for short, are the clouds of terror for paragliders—the dark side of the thermal forces.

[00:01:23] Anyone who gets caught in a thunderstorm in a paraglider becomes a plaything of nature. Extreme lift, ascent into bitterly cold altitudes, rain, hail, icing, lightning strikes. Anyone who makes it out of such a cold hell alive and without serious damage to themselves or their glider has a massive guardian angel.

[00:01:43] This also applies to the 45-year-old Emanuel Schuster. The experienced pilot from Styria, Austria, got caught in a thunderstorm on July 19, 2019, during a cross-country flight from the Schöckl. It was a very unstable day. When it started raining in the higher mountains, Emanuel fled southward in the air toward the lowland ahead, where the blue sky was beckoning. But from that large patch of sunshine, faster than he could understand or realize, a large updraft zone developed and eventually a full-blown thunderstorm cloud. He couldn't escape it anymore. It pulled him up to 6,400 meters but then released him again. In the end, he crashed onto a garage roof, hanging from his rescue device with hands frozen stiff. In

[00:02:30] In this 12th episode of Podz-Glidz, Emanuel Schuster tells us why and how he got into the storm. He reports on his long, futile struggle to get out of the cloud again. He talks about his thoughts and feelings in this extreme situation, analyzes possible mistakes, and explains the limits of technology, such as GPS failure and the lack of descent options for two-liners. He also gives valuable tips on how a pilot should behave if they ever find themselves caught in a sucking cloud.

[00:03:03] Emanuel, which do you prefer: having fellow pilots congratulate you on surviving a flight in a thunderstorm cloud on a paraglider, or having them ask how you could even go flying in such unstable conditions in the first place?

[00:03:17] **Emanuel Schuster:** Yeah, well, the majority will congratulate me. Just like my friends already have. There are a few who believe you could objectively tell beforehand when a cloud actually becomes a thunderstorm cloud. So, I've also had some criticism on social media saying it was purely his own fault. If they say there's a risk of thunderstorms in the weather report, then he simply shouldn't take off.

[00:03:47] **Lucian Haas:** What made you decide to go flying in such unstable conditions in the first place?

[00:03:51] **Emanuel Schuster:** Yeah, probably the same thing that prompted my friends to go. It was like a typical summer day where there's almost always a tendency for thunderstorms. And like most flight paths, the Schöckl lies on the edge toward the lowlands. Up until now, we've always started calmly. And if the clouds behind us in the mountains grew too steep, turned into Castellani, or showed similar signs, then we'd fly safely into the lowlands. And yeah, we were actually sure that we were doing everything 100 percent right and weren't exposing ourselves to any unnecessary risk.

[00:04:33] **Lucian Haas:** We're talking about July 19th, the day you went up flying. Could you briefly describe the weather conditions in the Graz region that day? And how did you assess the situation before your flight?

[00:04:46] **Emanuel Schuster:** Yeah, well, Thursday is always club night at the flight school. And I got a new glider. I actually planned on flying it on Saturday. But my friends, of course, said, "Well, tomorrow, Friday, is the better day. Come on, let's meet up. The new glider has to get into the air." Yeah, so my preparation for Friday wasn't optimal. But even if I had checked the weather, I probably would have gone flying pretty confidently. Because the day started normally. Wonderful thermals. Right on the Schöckl at 2,100. That's the standard flight altitude. Then we flew north. Everything was wonderful here too.

[00:05:31] Just like we always do. My friends had actually already flown ahead. I took my time a bit. But after an hour and a half, the clouds in the mountains behind us were getting too high. And that was my decision. I mean, I'm definitely not flying towards the Hochschwab or into the mountains now. Instead, I'm just flying back into the lowlands, where everything was blue without a single cloud, and see what else the day has to offer.

[00:06:01] **Lucian Haas:** That means you probably wanted to fly into a kind of flat triangle. And you'd say, okay, I'll fly out into the lowlands and then back to the landing field, back to Schöckl.

[00:06:10] **Emanuel Schuster:** Yeah, exactly. I didn't have a fixed plan for the day. Just wanted to fly with the new glider. I thought, I like flying in the lowlands too. Let's try heading towards Hungary again. That worked well too. I was at kilometer 110 when I turned over there. And I thought, well, heading back might still work. At the end, I was 1000 meters down before it sort of started to lift. Unfortunately, very slightly. Only a meter of lift, two meters. Didn't see any risk at all.

[00:06:48] **Lucian Haas:** But that was large-scale lift you had there. Could you already see clouds above you then? Or were you just flying in the blue and it was lifting beautifully?

[00:06:59] **Emanuel Schuster:** So the situation was like this: I was about 10, 15 kilometers before the mountains in the flatlands. In the mountains behind, two or three small clouds had already rained out. And to my left, it was bright blue. I mean, beautifully blue. The wind was, I'd say, moderate, 10, 15 km/h in the flats. That's the normal ground wind we have there. And of course, I flew towards the blue at the edge. And I thought to myself, the next cloud will probably rise here. But I think the interaction between the rain behind, and possibly a slight cold air outflow, and the large blue field—a lot of energy must have built up there.

[00:07:44] ...which then basically merged into a single cloud, into that thunderstorm cloud. On a nice day, those would probably have become ten smaller cumulus clouds. But on that day, the cold air outflow or the shadow of the cloud apparently caused the whole field to break into thermals. And with these lift currents, I actually climbed without many options.

[00:08:12] **Lucian Haas:** Over what period of time did it basically shift, so that you'd say you were flying in clear skies and then suddenly these lift currents started? And that big cloud was already growing too. Was that within five minutes or was it a quarter of an hour? How do I imagine that?

[00:08:28] **Emanuel Schuster:** Yeah, well, I was already down at 900 meters, looking around for the nearest train stations. I hadn't really planned anything else. You can get back pretty well by train. Maybe the problem was that it didn't happen abruptly. There was no clear sign. It just started with gentle lift. But then it was the combination. The wind picked up too. And then, of course, for a while, until I had about three meters of lift, I just flew there quite carelessly. By then I was already at about 1,700. And then, of course, I started looking around critically again. And thought, well, you're going to steer a bit further south now.

[00:09:16] But then the wind picked up again. At around 2,000, I looked around again. Then I—I had a spiral glider with me, I threw the spiral glider out and started spiraling. But unfortunately, I have to admit now that I wasn't fully aware of the great risk yet. I spiraled gently, sank a bit, but it was more of a zero-slider I was spiraling. And I only noticed that because of the wind shift, I was getting pushed further back into better lift. Then I stopped spiraling and decided on a course out into the blue, towards the south. And yeah, I actually wanted to fly out the front

[00:09:58] **Lucian Haas:** fly out. What do you mean by flying out of the front? Were you already inside the cloud or did you want to fly out into the blue?

[00:10:05] **Emanuel Schuster:** So, a cloud had already formed above me, a cloud already. Nothing huge. But the climb then increased constantly to five, six meters integrated. With that climb, and of course, it's a bit more turbulent. I was flying just south at about 10, 15 km/h. And I realized then, but it's summer. It was warm. So up to three and a half thousand meters, I didn't have any worries that this was going to become some kind of dilemma. I thought to myself, now you'll probably finally be out there soon. Out in front of this cloud.

[00:10:43] **Lucian Haas:** Now describe the situation when you noticed you were actually being pulled into the cloud. What were you thinking then, and what did you actually do?

[00:10:55] **Emanuel Schuster:** Yeah, what did I do? If I could have done what I wanted, I would have put on my mittens. But how many pilots don't have them on the front in the summer, but rather inside the gear? Because, if you're only flying at two and a half thousand that day before, you don't take mittens with you in the summer. Especially not with us in the hills or in the flatlands, yeah. Yeah, I have my instruments there. I have a good Garmin device with a 3D compass and another tablet where XCTrack is running. Yeah, so my plan was to get out at the front, because spirals with a two-liner aren't as effective as we know them.

[00:11:42] So the forces are enormously high. And the last thing I wanted, because when you're in the cloud, you struggle to even control the glider anymore because you have no more points of orientation. And if you come out of the spiral into turbulence and take a collapse, yeah, I wanted to avoid that too. That was just the decision to fly out to the south. That worked too. At 4,000 I was already at the cloud boundary. It was getting brighter. You could almost see the outlines of the sun. And that happened two, three times like that, all the way to the top. I kept hitting the limit. However, the wind was already enormously strong. At times, when it turned me against the direction of flight,

[00:12:29] Speeds around 98 to 100 km/h. And that's how it happened that I was actually always flying and climbing on the outside of the cloud. That means, you

[00:12:39] **Lucian Haas:** you tried to fly out of the cloud, but the wind was pulling into the cloud so much that you really didn't have a chance at all.

[00:12:47] **Emanuel Schuster:** Yeah, well, I suspect every time I was pulled backward, the lift also got stronger. So I guess it's just like with the thermals, basically the dissipation, the supra-regional wind was also coming from the southwest. I headed south. So I think the center in the back was significantly higher. And I still think I did the right thing. The best thing would have been, of course, to do a proper spiral at 1,500 meters, go down to land, and say, I'm giving up on continuing. Yes, what's more important is that I can go flying again tomorrow. You said you were with

[00:13:28] **Lucian Haas:** on a two-liner. What type of glider was it?

[00:13:32] **Emanuel Schuster:** Yeah, so it was a Jeans glider. I don't want to go into the specific model now. But the glider was top-notch. I didn't have a single collapse on the glider during the entire ascent. It flew beautifully. But from 5,000 meters, everything started. First, of course, I got wet from all the rain and the damp cloud. Then it all started to ice up. So by the end, the thin lines we know had about a 3 cm ice trail trailing behind them, all the lines. That naturally increased the drag enormously. I think that's why I didn't get out of the cloud, because the glider was actually getting slower and slower. The glider was iced up on the inside.

[00:14:20] It's naturally filled. The hail—those were the 20 minutes I was in fine hail, those were hail pellets, thank God only in a size of 5 to 10 mm. So the glider had already filled up quite a bit with that.

[00:14:37] **Lucian Haas:** That means you had ice lines and practically an ice glider over you. What kind of climb rates did the glider still have in the cloud? Well, the climb rates,

[00:14:46] **Emanuel Schuster:** they were constantly moving between 6 and 10 m. The sinking I had in between, I think those were only the moments when I got turned out of the wind. But yeah, the climb was still constant at 6 to 10 m. The glider also flew perfectly. I obviously had to fly very actively to avoid any collapses, because a collapse with a strong

hang, through all that ice too, if you tumble out, is 3,000 to 4,000 m. Firstly, I don't know if you're still conscious or if you lose consciousness already. And if the sink rate is too high, you also get that famous rescue position.

[00:15:32] So my underlying thought was to fly the glider actively in all cases. I did put the ears on a few times in between, but that's obviously ridiculous with these climb rates. It actually just makes it harder. It's much more difficult to hold the course and fly the glider cleanly.

[00:15:50] **Lucian Haas:** How turbulent was it inside the cloud? People sometimes say that very strong lift often goes up relatively smoothly in the center. Did it feel completely battered?

[00:16:02] **Emanuel Schuster:** I don't think I've ever been in the center of the lift. I was in the marginal zone, where the wind was blowing in. It was already very difficult to fly actively, but as I said, there were no collapses. Probably because the entire air mass was rising anyway. I think it's harder to take a collapse without the... without His. But it wasn't more turbulent. If the same thermals had been in the blue, they would probably have been just as turbulent. So no, it's not more turbulent inside the cloud than outside.

[00:16:35] **Lucian Haas:** What does it look like inside a thunderstorm cloud? Could you see anything at all, or was it...

[00:16:39] **Emanuel Schuster:** already completely dark? As most people know, the higher a cloud is, the darker

[00:16:44] **Lucian Haas:** it is.

[00:16:44] **Emanuel Schuster:** Because of all the water molecules that basically block the light. So it was very dark. The problem with the rain was also those ice clouds coming in between again and again. I had to scrape ice off the goggles, I had to scrape ice off the instruments. So at times I looked upwards, I didn't even see the glider. Were there also lightning strikes around you or did you hear thunder there? Exactly. Finally, when I was at my maximum altitude of about 6.4, around 6,000, it finally started to stop hailing. And I noticed I was finally getting forward speed again. By the end, I had a speed of 20, 30, 40 km/h towards the south. And then the thunder started.

[00:17:30] I didn't see a lightning strike directly, I just saw a few flashes of light, like a lightning flash. But it felt like the lightning, it felt like it was, was at most 100 km/h. And in that moment, for the first time, I was really at a loss and thought to myself, okay, now there's actually nothing you can do.

[00:17:51] **Lucian Haas:** Did you have something like a fear of death in moments like that? Or were you so focused on keeping the glider open and flying actively that you couldn't have those kinds of thoughts at the time?

[00:18:02] **Emanuel Schuster:** Yeah, no, I haven't had any fear of death yet. I always try to... as a paraglider pilot, you constantly end up in critical situations. And I don't have fear. It actually blocks you and makes you rather unable to act. So I've always tried to maintain my course, fly the glider actively, and not lose my nerve. Because as soon as I stopped flying in that direction, I would probably have been pulled towards the center. And so, fellow pilots who flew from Germany and Austria, they had already seen storm tops of 10,000 m. But that... yeah, I can't say. I never had a view of the outside to assess exactly whether I was in the middle or on the edge of a cloud.

[00:18:49] I couldn't tell.

[00:18:52] **Lucian Haas:** Were you conscious the whole time, or did you lose consciousness at some point too?

[00:18:57] **Emanuel Schuster:** No, my consciousness was there normally. My hands, the... At first, of course, they were a bit sluggish, but you know that from long-distance flying in the spring, your fingers. By the end, it was to the point where my hands were actually almost stiff up to the elbow. I could still feel them internally, but I looked at them and nothing was moving anymore. I didn't know yet what frostbite felt like. I actually thought it would happen without much damage to the skin or anything like that.

[00:19:33] **Lucian Haas:** How long were you in the cloud in total? And were you really like a plaything of the elements at that moment?

[00:19:40] **Emanuel Schuster:** Yeah, well, I'd say from there up to 6.4. That was a good forty-five minutes of climbing. Unfortunately, my instrument was ruined during the landing—it was all finished off by the water and the impact. There's

still something to see on the Garmin. But without overstating it, it was one hour and twenty minutes. From the moment I was basically sucked in until the impact. During the landing, it wasn't a landing, it was an impact.

[00:20:16] **Lucian Haas:** How did you get out of that cloud? Did it basically spit you out sideways, or did you fly out sideways towards the south? Or did you somehow fall out of the cloud downwards into sinks?

[00:20:28] **Emanuel Schuster:** Yeah, so up there at altitude, as I said, I already had forward speed heading south. I was so relieved. I was also thinking about the cloud, like internally I said, what else do you want? You've rained, you've hailed, you've lightning-bolted, you've thundered. A cloud can't really do more than that. So I thought, it has to be at the end now. And that's how it was. I flew south, but not out of the cloud. Then, since I had forward speed, I tried to set the brakes on the glider again. That worked too, only then I realized that I was actually in a deep stall. So, because of all the line drag and the ice and the weight in the glider, it was in a constant deep stall.

[00:21:13] At first, I was only sinking at four meters because I was actually still flying in rising air. When I came out of the cloud down at 3000, the problems started from the front. Specifically, all the ice in the glider liquefied and the water flowed into the collapsed ears. More on one side, less on the other. So, by then I already had ten meters of sink. The glider was rolling slightly. The lines were so tangled by all the ice. So, I couldn't get the glider back to its original position even with slight brake inputs, up to half-brake. Yeah, at 2000 with my frozen hands, I thought, okay, the rescue must come out. Because, yeah, I'm not trying anything further with the glider, the rescue has to come out.

[00:22:02] That took longer, of course, because of my frozen hands. I had a Rogallo, which is actually a super steerable rescue wing. It opened up perfectly. What surprised me was, I look, hm, I was still sinking at eight meters, yeah. I thought, the rescue wing looks good. Okay, glider in scissors position. I also have Quick-Cut carabiners. Okay, opening Quick-Cut carabiners with frozen hands. You notice right away that takes a lot out of you. It takes time when you basically only have your thumbs left to operate anything with. I managed to detach one side. I was still at seven meters of sink. Why, I'll explain in a moment. Yeah, I didn't manage the second side. The whole thing is pretty certainly, or probably because, I naturally descended with the rescue wing in sinking air.

[00:22:53] Still with the settling from the rain. And the main glider was, of course, completely full of ice and water. So my friends, who retrieved the glider, said that there were still about a good four, four kilos, five kilos of water left in the ears on each side. Then I tried to unhook the second side. I thought maybe it was the scissors position that was causing the heavy sink. But about 200 meters above the ground, I gave up on the whole thing and looked. Okay, where am I going to land? Everything was there, of course. Forest, meadows, meadows with power lines. And a village. And in the last 100 meters, I prepared myself, feet out.

[00:23:38] You never know, maybe there was still some ground effect or good effect. Maybe I didn't just have bad luck for the entire last half hour. In the end, I did a 180-degree turn and was blown into the village by even more crosswind. And I just landed wherever God willed. Thank goodness I hit what was basically a soft tiled roof and detonated.

[00:24:07] **Lucian Haas:** Now you said you had a Rogallo rescue, so actually a steerable rescue. Were you unable to operate it with your frozen hands? Or did you just not get the idea out of the stress, like, oh, I could still steer that? Or what happened there?

[00:24:22] **Emanuel Schuster:** Yeah, no, well, I had already planned to steer the Rogallo, because I already had it out to about 1,500 through the main glider. But it was just that I was twisted under the Rogallo. Now, I had the right riser, I could see that one clearly. I managed to get the loop out of it, despite the danger, because the front four fingers were stuck together. I couldn't get them apart or anything. And the riser on the left side was somewhere behind me. And without any feeling in my fingers, I couldn't grab anything there anymore.

[00:24:56] **Lucian Haas:** And that meant the rescue firm wasn't controllable for you either. You just had to take whatever came your way, so to speak.

[00:25:01] **Emanuel Schuster:** Exactly, it wasn't controllable. I was really lucky because if you hit a house wall or the roof truss at a corner, even trees would have been okay. So on a meadow, that would have definitely been a very hard landing. I can't say for sure now, but seven meters per second is definitely a jump from at least four meters, if not five.

And yeah, so I was glad. This tiled roof, it was like a barn. And it obviously didn't have a very sturdy roof truss. So I think that cushioned everything. And the fact that I landed wrong, I see that as an advantage now because the harness naturally had a great foam protector at the back and actually absorbed most of the impact.

[00:25:50] **Lucian Haas:** What physical damage did you end up sustaining from it? Yes,

[00:25:57] **Emanuel Schuster:** So the landing went very well, as we expected. I only had a laceration about a centimeter long on my elbow. One rib still hurts a bit; it might be slightly cracked. But basically, it's something you wouldn't even have to go to the doctor for. So the landing worked out well. The problems I'm still going to have for the next two or three weeks are my front eight fingers. They were frozen all the way to the inside. And yes, when water freezes in the skin and tissue, it destroys all the cells. So my eight fingers actually had to be saved with infusions in the hospital.

[00:26:43] The circulation in my fingertips is currently at about 15 percent compared to my thumb. And to what extent? Well, I've already spoken with many friends who also had mild frostbite, either just from flying in the winter or for other reasons. That feeling in the fingertips, it actually almost never comes back. And they have the problem that if it's even a little cool somewhere, those fingers become ice-cold immediately because of the poor circulation. It's going to be difficult for me to fly at all in the winter or anything like that, and if I do, only with heated gloves and other aids.

[00:27:23] **Lucian Haas:** What lesson did you learn? What lessons are you taking away for yourself from this incident? Do you want to quit flying altogether now?

[00:27:30] **Emanuel Schuster:** No, I'm certainly not going to quit flying. For most pilots, flying is one of the most beautiful things you can do, I think. I thought that if the cloud came, I'd recognize it as a thunderstorm cloud and that it wouldn't happen to me. Yes, I believe that. Unfortunately, it can happen to anyone. Especially if it happens where there isn't even a cloud yet, you can get sucked in there too. I think that was also the cause, because on some unstable days, 80 or 90 percent of the area is shaded, and there can't really be any strong lift anymore if no front is moving through.

[00:28:19] But it was like this there: the huge blue area allowed for 100 percent sunshine. And then the whole thing turned into a large cloud, which is often the case in the summer. It's bright blue everywhere and there's a CB standing somewhere.

[00:28:37] **Lucian Haas:** With accidents or near-misses like these—depending on how you count them—they happen, and people often say it's always a chain of many small details. Is there a point in the flight, or something, where you would say looking back today, "That's where I made the decisive mistake, I should have reacted differently, then everything would have gone completely differently"?

[00:29:01] **Emanuel Schuster:** Yes, what was it? It was, of course, as you already said, several circumstances. For one, the euphoria—you have a new paraglider in the morning,

[00:29:15] my son, who's only three weeks old, just quickly took care of him, then spent two hours at the company, quickly got everything done. Yeah, and then bam, off to the mountain and off you go flying. So the preparation certainly wasn't optimal. But as I said, I probably would have gone flying too if I'd looked at the weather report.

[00:29:36] **Lucian Haas:** If you wanted to give other pilots a tip based on your experiences, to ensure they don't suffer the same fate, what would you tell them to pay the most attention to?

[00:29:51] **Emanuel Schuster:** Well, I can only recommend that other pilots keep in mind that for most of us, paragliding is actually a hobby. And the best thing about it is being able to go flying again the next day or in the months to follow. Everyone has surely had critical moments regarding clouds, lift, or rain nearby. Just being able to say, I'll skip that, maybe go another 50 kilometers, and I'll choose a safe landing so that I can go flying again tomorrow. Yes, that's what I'd like to see, if we all took that into consideration a bit more.

[00:30:37] **Lucian Haas:** Well, you were inside the cloud too. It happens to all kinds of pilots from time to time, getting sucked into clouds. Some even fly into clouds intentionally sometimes because they want to gain a bit more altitude. Is there an important takeaway for you from your long flight in the clouds now, where you'd say, "this is what you should

know," how can you still orient yourself, or what problems might you have to expect that you wouldn't have on your radar at all?

[00:31:01] **Emanuel Schuster:** Most people know this, not just hobbyists—I've even flown along for fun at BWCs and such. So, all pilots, no one keeps a distance from the clouds. If you're lucky, you can still see a contour in the veil of the clouds, so everyone flies along the edges of the clouds. What happens during strong climbs in clouds, I noticed that as the climb got stronger. Electromagnetic tensions are created in the cloud by the climb, and the compass starts acting up because of that. Of course, it points to the strongest magnetic field, which is normally the North Pole, but if a magnetic field is created in the cloud—an electromagnetic one—then you can forget about your compass, because it just goes haywire in there.

[00:31:50] **Lucian Haas:** So, the idea of grabbing a large ball compass for the cockpit to fly into clouds and know where you're going—that can actually backfire?

[00:31:59] **Emanuel Schuster:** Yes, that works. If it's a gentle cloud with 5-7 meters of lift, it still works. But as soon as the cloud has a lot of water molecules—meaning it's a very humid cloud—then the compass becomes useless pretty quickly because everything gets shielded and electromagnetic voltages are created by the lift.

[00:32:21] **Lucian Haas:** And what about the GPS? Have you...

[00:32:24] **Emanuel Schuster:** did you still have reception with it? I always deliberately had the Garmin with me, because the Garmin is such a powerful device. So, I had an extra battery with my flight tablet, but even with the extra battery, as soon as I was in the cloud for the first 1000 meters, the GPS signal was already gone because humidity shields signals. And yeah, the cloud was pretty damp. So that didn't work at all anymore, because a tablet never has such a strong GPS receiver inside as, let me say, original flight instruments or the Garmin. The Garmin usually still worked, but it also had dropouts, especially after it had rained, because the signal would be lost there too.

[00:33:18] I basically just oriented myself by the glider. You can tell if you're flying into the wind. Or if it's turning you around. So, whether you're flying with a tailwind or into the wind, you can feel that on the glider too.

[00:33:30] **Lucian Haas:** That means, for orientation purposes, the most sensible thing would be to say—even if it sounds stupid at first because you obviously won't make much forward progress—to fly against the wind, because the wind is probably pulling into the cloud, and flying against the wind might somehow get you to the edge of the cloud.

[00:33:46] **Emanuel Schuster:** Yes, that's how I see it. Let me say, once I've entered a cloud, I always practice that because it's more energy-efficient. And doing spirals out of the bottom, I find that rather uncontrolled, especially if several people are flying and everyone is climbing in the same thermals and you're spiraling down there. So the risk of someone coming towards you at the bottom, saying, "I'm taking exactly the last 50 meters below the base," I also see that as very risky, and that's why I tend to prefer flying out of the cloud instead. And actually towards the flatland—that's what I've seen as the least risky so far.

[00:34:29] **Lucian Haas:** How would you assess the role of two-liners here, or rather the role of the two-liner you'll be flying with? Two-liners sometimes can't be brought down as easily with descent maneuvers. Would you say that flying a two-liner in these weather conditions is actually even more particularly dangerous?

[00:34:48] **Emanuel Schuster:** Yes, well, I've flown all the paraglider classes. And as most people know, a three-liner is more maneuverable. You can easily collapse one half down and use that to get yourself down. Creating ears is more effective, easier to control. So with the two-liner, it's definitely much more difficult. Also the spiral—the spiral has such high G-forces and sometimes the sink is simply way too little. So I don't think I could have handled a spiral lasting longer than two minutes that sinks over 10, 15 meters at all. Would you then

[00:35:28] **Lucian Haas:** Based on this experience, would you say you're not touching a two-liner anymore because they're just too dangerous for you, even if they are so great to fly?

[00:35:36] **Emanuel Schuster:** No, not that. I mean, they fly wonderfully. But I think it would be nice if the manufacturers would come up with something—I don't know, like how they use the folding line during testing—if they

could somehow attach something where you could, for example, hook the ears onto the riser, like many tandems have, some kind of helpful descent aid on the wings. Because even just hooking the ears, the lines are so thin, they cut into your hands, and in that strong lift, the ears were simply always ripped out of your hands.

[00:36:15] **Lucian Haas:** It's often the case that the ears on two-liners flap around terribly or something like that. How was it with the model you were using?

[00:36:22] **Emanuel Schuster:** Yeah, well, he also had continuous rods in the ears, and those ears, of course, don't just stay nicely inside when you fold them down and back the way we'd like them to; they keep ripping out of your hand, and it was obviously insanely difficult to hold any direction at all. And whether I was climbing with seven meters or six meters, I don't think that was relevant in that case either. It might have taken longer for me to get there—until I'm at the top. But it wasn't helpful at all. Ripping a collapse, I didn't dare do that either, because I already had friends who had ripped collapses on the two-liner itself, and that of course resulted in negative oscillations and maneuvers like that immediately. And doing that in a cloud, no, I couldn't bring myself to do that.

[00:37:12] **Lucian Haas:** That means that with today's two-liners, you're definitely facing a greater risk in such conditions. Or is it simply, as far as that's concerned, a matter of potentially being sucked into such clouds?

[00:37:23] **Emanuel Schuster:** Yes, definitely. Everyone who flies stuff like that knows. It's also the spiral fall gliders that have only come out with the two-liners, which I mean, I've had for two or three years now. I spiral with it every now and then when I want to go down. But under a thunderstorm cloud, it all looks different again. The spiral glider actually centers you towards the best lift. The sink is not as good as you'd like it to be. Yes, so it actually becomes a distraction. And maybe if you consciously train it during SIV training, you'd master it better. But that wasn't the case.

[00:38:05] **Lucian Haas:** You mentioned that you also threw out the spiral glider and started spiraling with it. Did you pull it back in afterwards, or did you fly through the cloud the whole time with the anti-G glider hanging out?

[00:38:19] **Emanuel Schuster:** So, the anti-G glider had a Kittle line in the middle. I pulled that in and wrapped it around the riser. So the anti-G was actually out the whole time. And it was probably iced up pretty badly too. But I basically stopped thinking about it being out, starting at about 3,000 meters. Although, if it was being pulled without any effect, it doesn't actually cause much drag.

[00:38:46] **Lucian Haas:** Let's shift the perspective back to the end here. And the topic—you mentioned yourself that you recently became a father, just before this flight. That's a huge responsibility you have and certainly feel. Did you feel that in the air when you realized, shit, I'm in a really shitty situation? And did you still feel like you could handle it?

[00:39:08] **Emanuel Schuster:** Yeah, well, I've actually been on a high for the last few weeks. My son's birth, everything's great. A really sweet kid, the family—everything's perfect. The new glider. And yeah, it was like, at some point from 4,000 meters, I thought to myself, what are you actually doing here, you idiot? Why aren't you landing? Why aren't you just flying tomorrow, when the weather was forecast to be a lot more stable? Yeah, I already had some self-reproaches and thought, what's the point of the flight if you might crash, get injured, and not be able to go flying for weeks or years. And yeah, basically leaving your family at home in the lurch.

[00:39:54] And how did

[00:39:55] **Lucian Haas:** how did your wife and the young mother react to the whole thing? Did they blame you?

[00:40:00] **Emanuel Schuster:** Well, my girlfriend has been like that so far too, in that she hasn't made any accusations against me. She was of course anything but thrilled, because she could have definitely used the support at home. But I, myself, see myself as being responsible now, so I won't be tackling a paraglider for the next two weeks either. Now it's off to the sea, to make amends with the family again. And yes, then I'll do some repair and pleasure flights again to regain confidence in paragliding as a whole. And then, well, the season is already coming to an end.

[00:40:39] **Lucian Haas:** Then winter comes, and you'll probably have to give up flying for a while because of your hands. But I hope you manage to get back out there and have some great flights next year. Thank you for this amazing description of such an exciting, adventurous, and for you, life-threatening, but ultimately successful story. I think some

of the people listening to this might be able to take something away from it and learn something. Thanks for the description, and all the best for your future flights, and have fun with your son and your girlfriend.

[00:41:12] **Emanuel Schuster:** Thanks, Lucian Haas, I was also very pleased. Take care. That

[00:41:29] **Lucian Haas:** was Emanuel Schuster in conversation with Lucian Haas. One important point didn't come up during the recording. But Emanuel told me about it later. During the entire flight, he had live tracking running. That way, his flying buddies could constantly follow the drama and his position, and they were already on site shortly after his crash landing on the garage roof. If he had gone down somewhere in the woods, they would have been able to initiate the rescue chain with exact position data. In other words, live tracking becomes a real safety feature in an emergency, and that's exactly why it's recommended on XC flights. Now, if you enjoy this kind of information and the entire podcast, then feel free to recommend Podz-Glitz or the associated paragliding blog Lu-Glitz as well.

[00:42:16] Or even better, become a supporter of Lu-Glitz. Because the entire project is independent and deliberately avoids influencing cross-financing through advertising. However, I do rely on contributions from readers and listeners to be able to offer this scope and depth in the reporting. You can support Lu-Glitz very simply via PayPal or bank transfer. You can find the necessary details on the Lu-Glitz website. You decide the donation amount yourself. Now, I'll just say, thanks for donating, thanks for listening. Until next time. Ciao.

Français

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

Show notes

Podz-Glitz Folge #12 : Emanuel Schuster s'est retrouvé dans un nuage d'orage en parapente. Il en parle lors de son entretien avec Lucian Haas.

Nuages d'orage, Cumulonimbus, court : CB. Pour les parapentistes, ce sont les nuages de l'horreur, le côté sombre des forces thermiques. Quiconque se retrouve dans un nuage d'orage en parapente devient le jouet de la nature. Ascensions extrêmes, montée jusqu'à des altitudes glacialement froides, pluie, grêle, givrage, foudre. Celui qui ressort vivant et sans dommages graves pour son corps et son aile d'un tel enfer glacial a un immense ange gardien.

Ceci s'applique également à Emanuel Schuster, 45 ans. Le pilote expérimenté de Styrie, en Autriche, s'est retrouvé pris dans un orage le 19 juillet 2019 lors d'un vol de cross-country au départ du Schöckl. C'était une journée très instable. Alors qu'il commençait déjà à pleuvoir dans les hautes montagnes, Emanuel s'est enfui en l'air vers le sud, dans les plaines en avant-pays où le ciel bleu l'appelait. Mais de la grande trouée de soleil, il est alors sorti plus vite qu'il ne l'aurait imaginé et a réalisé qu'il s'agissait d'une grande zone de montée et, finalement, d'un nuage d'orage bien formé. Il ne pouvait plus s'en échapper. Il l'a entraîné jusqu'à 6400 mètres d'altitude, avant de le relâcher. À la fin, il s'est écrasé sur le toit d'un garage, suspendu au sauveteur, les mains rigides de froid.

Dans ce douzième épisode de Podz-Glitz, Emanuel Schuster raconte pourquoi et comment il s'est retrouvé pris dans l'orage. Il relate son long combat, vain dans un premier temps, pour sortir de la nuée. Il parle de ses pensées et de ses sentiments dans cette situation extrême ; analyse les erreurs possibles, explique les limites de la technique comme par exemple la défaillance du GPS et l'absence de possibilités de descente pour les biplaces. De plus, il donne des conseils précieux sur la manière dont un pilote devrait se comporter s'il se retrouve lui-même dans une nuée aspirante.

Plus de Podz-Glitz sur :

<http://lu-glitz.blogspot.com>

<https://soundcloud.com/lu-glitz>

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 : The Parting Glass (Instrumental) par Aussens@iter (c) copyright 2018 Sous licence Creative Commons Attribution (3.0). http://dig.ccmixter.org/files/tobias_weber/57892 Ft : Doxent Zsigmond

Dans le douzième épisode du podcast, Emanuel Schuster raconte comment il est tombé dans un nuage d'orage lors d'un vol de croisière et quelles leçons on peut tirer de ses expériences.

Au milieu du bleu, un puissant nuage d'orage se forme. Emanuel Schuster

Cela s'applique également à Emanuel Schuster, âgé de 45 ans. Le pilote très expérimenté de Styrie en Autriche s'est retrouvé pris dans un orage le 19 juillet 2019 lors d'un vol de cross-country au départ du Schöckl.

Elle l'a hissé jusqu'à 6400 mètres, mais elle l'a aussi relâché. À la fin, il s'est écrasé sur le toit d'un garage, suspendu à son parachute, avec les mains rigides de gel.

Il parle également de ses pensées et de ses sentiments dans cette situation extrême ; il analyse les erreurs possibles, explique les limites de la technique comme par exemple la défaillance du GPS et l'absence de possibilités de descente pour les biplans. De plus, il donne des conseils précieux sur la façon dont un pilote devrait se comporter s'il se retrouve lui-même dans un nuage "aspirateur".

Un détail important n'est pas abordé dans le podcast, mais ne devrait pas rester non mentionné : pendant tout le vol, Emanuel avait un Livetracking activé. Ainsi, ses compagnons de vol ont pu suivre sa position en permanence. Ils étaient également sur place peu après son atterrissage d'urgence. S'il n'était pas tombé dans une zone habitée, mais quelque part en forêt, ils auraient pu mettre en marche la chaîne de secours avec des coordonnées précises. En d'autres termes : le Livetracking devient un atout de sécurité majeur en cas d'urgence ! Utiliser cette possibilité est particulièrement recommandé lors des vols XC pour cette raison.

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2019/08/podz-glidz-12-gewitterflug.html>

Transcript

[00:00:10] **Emanuel Schuster:** Alors, je n'ai pas vu d'éclair directement, j'ai juste vu quelques flashes, enfin des éclairs, mais j'ai eu l'impression que les éclairs, j'ai eu l'impression qu'ils étaient à tout le plus à 100 mètres.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:53] **Emanuel Schuster:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:58] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec

[00:00:59] **Emanuel Schuster:** Emanuel Schuster de Styrie, du Schöckl.

[00:01:06] **Lucian Haas:** Et Lucian Haas au micro.

[00:01:11] Les nuages d'orage, les Cumulonimbus, ou CB pour faire court, sont pour les pilotes de parapente les nuages de l'horreur, le côté sombre des forces thermiques.

[00:01:23] Celui qui se retrouve dans un nuage d'orage en parapente devient le jouet de la nature. Des ascences extrêmes, une montée jusqu'à des altitudes glacialement froides, de la pluie, de la grêle, du givrage, des éclairs. Celui qui ressort vivant d'un tel enfer glacial, sans dommages graves pour son corps ou son aile, a un ange gardien immense.

[00:01:43] C'est aussi le cas pour le quadragénaire Emanuel Schuster. Ce pilote expérimenté de Styrie, en Autriche, s'est retrouvé pris dans un orage le 19 juillet 2019 lors d'un vol de distance au départ du Schöckl. C'était une journée très instable. Quand il a commencé à pleuvoir dans les hautes montagnes, Emanuel s'est enfui en l'air vers le sud, dans les plaines en amont, où le ciel bleu l'appelait. Mais de cette grande trouée de soleil est apparue, plus vite qu'il ne l'a compris ou réalisé, une grande zone de montée puis, finalement, un véritable nuage d'orage. Il n'a plus pu s'en échapper. Il l'a entraîné jusqu'à 6400 mètres d'altitude, mais il l'a aussi relâché. À la fin, il s'est écrasé sur le toit d'un garage, suspendu à son parachute avec les mains gelées. En

[00:02:30] Ce 12e épisode de Podz-Glidz raconte à Emanuel Schuster pourquoi et comment il est tombé dans l'orage. Il relate son long combat, vain dans un premier temps, pour sortir de la nuée. Il parle de ses pensées et de ses sentiments dans cette situation extrême, analyse les erreurs possibles, explique les limites de la technique, comme par exemple la défaillance du GPS et l'absence de possibilités de descente pour les deux lignes. De plus, il donne des conseils précieux sur la façon dont un pilote devrait se comporter s'il se retrouve lui-même dans une nuée aspirante.

[00:03:03] Emanuel, tu préfères qu'on te félicite d'avoir survécu à un vol en parapente dans un nuage d'orage, ou qu'on te demande comment tu as pu aller voler du tout dans des conditions aussi instables ?

[00:03:17] **Emanuel Schuster:** Oui, alors la majorité va me féliciter. Comme mes amis l'ont déjà fait. Quelques rares personnes pensent qu'on pourrait savoir objectivement à l'avance quand un nuage devient vraiment un nuage d'orage. J'ai aussi eu ce genre de critiques sur les réseaux sociaux, qui disaient que c'était purement de sa faute. S'ils disent "risque d'orage" dans la météo, il ne doit tout simplement pas décoller.

[00:03:47] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui t'a poussé à décoller dans des conditions aussi instables ?

[00:03:51] **Emanuel Schuster:** Oui, probablement la même chose qui a poussé mes amis à y aller. C'était comme une journée d'été classique où il y a presque toujours une tendance aux orages. Et comme la plupart des sites de vol, le

Schöckl se trouve à la limite de la plaine. Jusqu'à présent, nous avons toujours décollé sereinement. Et si les nuages derrière nous dans les montagnes devenaient trop abrupts, prenaient une forme de Castellani ou présentaient des signes similaires, alors nous volions en toute sécurité vers la plaine. Et oui, nous étions en fait sûrs de faire tout correctement à 100 % et de ne prendre aucun risque inutile.

[00:04:33] **Lucian Haas:** On parle ici du 19 juillet, le jour où tu as volé. Peux-tu décrire brièvement la situation météo ce jour-là dans la région de Graz ? Et comment as-tu évalué la situation avant ton vol ?

[00:04:46] **Emanuel Schuster:** Oui, alors le jeudi, c'est toujours la soirée club à l'école de vol. Et c'est là que j'ai reçu une nouvelle aile. En fait, je m'étais plutôt préparé pour un vol le samedi. Mais mes amis ont bien sûr dit : « Bah, demain vendredi, c'est une meilleure journée. Viens, on se retrouve. La nouvelle aile doit prendre l'air. » Alors, oui, ma préparation pour vendredi n'était pas optimale. Mais même si j'avais regardé la météo, je serais probablement parti voler avec une confiance assez grande. Parce que la journée avait commencé normalement. Une superbe thermique. Directement sur le Schöckl à 2-1. C'est l'altitude de vol standard. Ensuite, on est partis vers le nord. Ici aussi, tout était merveilleux.

[00:05:31] Comme on le connaît toujours. Mes amis étaient déjà partis en avance. J'ai pris un peu de temps. Mais après une heure et demie, les nuages derrière les montagnes sont devenus trop hauts pour moi. Et là, j'ai pris ma décision. Je ne vais pas m'aventurer vers le Hochschwab ou dans les montagnes. Je retourne simplement dans la plaine, là où tout était bleu, sans un seul nuage, pour voir ce que la journée me réserve.

[00:06:01] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu voulais probablement voler dans une sorte de triangle plat. Et tu te dis : OK, je pars vers les plaines et je reviens ensuite vers l'atterrissage, vers le Schöckl.

[00:06:10] **Emanuel Schuster:** Oui, exactement. Je n'avais pas de plan fixe pour la journée. Je voulais juste voler avec la nouvelle aile. Je me suis dit que j'aimais bien voler en plaine aussi. On va essayer de repartir vers la Hongrie. Ça a bien fonctionné aussi. J'étais au kilomètre 110 quand j'ai fait le demi-tour là-bas. Et je me suis dit, bon, le retour pourrait encore marcher. À la fin, j'étais à 1000 mètres de dénivelé avant que ça commence, disons, à monter. Malheureusement, très légèrement. Juste un mètre de montée, deux mètres. Aucun risque identifié du tout.

[00:06:48] **Lucian Haas:** Mais c'était une montée sur une grande surface, ce que tu as eu là. Est-ce qu'on voyait déjà des nuages au-dessus de toi ? Ou est-ce que tu volais carrément dans le bleu et que ça montait merveilleusement bien ?

[00:06:59] **Emanuel Schuster:** Alors, la situation était la suivante : j'étais à environ 10, 15 kilomètres des montagnes, en plaine. Derrière, dans les montagnes, deux ou trois petits nuages avaient déjà plué. Et à ma gauche, c'était bleu azur. Un bleu magnifique. Le vent était aussi, je dirais, modéré, 10, 15 km/h en plaine. C'est le vent de sol habituel qu'on a là-bas. Et bien sûr, j'ai volé vers le bleu sur le bord. Et je me suis dit que le prochain nuage allait probablement se former ici. Mais je pense que l'interaction entre la pluie derrière, éventuellement un léger flux d'air froid et le grand champ bleu, il y a eu tellement d'énergie qui s'est accumulée,

[00:07:44] qui est devenue, pour ainsi dire, une seule et même nuage, enfin le nuage d'orage. Par beau temps, ce jour-là, ils seraient probablement devenus dix petits cumulus. Mais ce jour-là, apparemment, l'écoulement d'air froid ou l'ombre du nuage a provoqué une rupture de thermique sur tout le champ. Et avec ces ascendances, je suis en fait monté sans avoir beaucoup d'options.

[00:08:12] **Lucian Haas:** Sur quelle période ça s'est transformé, au point que tu dis que tu volais en fait dans le bleu et que d'un coup, ces ascendances ont commencé ? Et que ce gros nuage a aussi commencé à grossir. Est-ce que c'était en l'espace de cinq minutes ou sur un quart d'heure ? Comment est-ce que je dois me représenter ça ?

[00:08:28] **Emanuel Schuster:** Oui, alors j'étais déjà en bas à 900 mètres, je me suis déjà demandé où étaient les prochaines gares. Je n'avais plus rien prévu pour la suite. En train, on rentre plutôt bien. Le problème, c'est peut-être aussi que ça n'est pas arrivé brusquement. Il n'y a pas eu de signe clair. Ça a juste commencé avec de douces ascendances. Mais c'était la combinaison. Le vent a aussi forcé. Et puis, bien sûr, pendant un moment, jusqu'à ce que j'aie environ trois mètres de montée, j'ai volé là-bas assez insouciamment, évidemment. J'étais déjà à 1700. Et là, j'ai recommencé à regarder autour de moi de manière critique. Et je me suis dit, bon, là tu vas encore piloter un peu plus

vers le sud.

[00:09:16] Mais le vent a aussi encore forcé. Vers 2000, je me suis encore regardé autour. Ensuite, j'avais aussi une aile spirale avec moi, je l'ai lancée et j'ai commencé à spiraler. Mais malheureusement, je dois l'avouer maintenant, je n'étais pas encore conscient du gros risque. J'ai spiralé doucement, j'ai un peu perdu de l'altitude, mais c'était plutôt une aile à poussée nulle que je spiralisais. Et j'ai juste remarqué que grâce au décalage du vent, je me retrouvais à nouveau vers l'arrière dans une meilleure montée. Ensuite, j'ai arrêté de spiraler et j'ai décidé de prendre un cap vers le bleu, vers le sud. Et oui, je voulais en fait sortir par l'avant

[00:09:58] **Lucian Haas:** sortir. Qu'est-ce que tu veux dire par « sortir par l'avant » ? Tu étais déjà dans le nuage ou tu voulais sortir dans le bleu ?

[00:10:05] **Emanuel Schuster:** Alors, au-dessus de moi, un nuage s'était déjà formé. Rien de bien méchant. Mais la montée a commencé à augmenter constamment à cinq, six mètres intégrés. Avec cette montée, c'est évidemment un peu plus turbulent. Je volais tout juste vers le sud à environ 10, 15 km/h. Et là, j'ai déjà compris, mais c'est l'été. Il faisait chaud. Donc jusqu'à trois mille cinq cents mètres, je ne m'inquiétais pas encore que ça devienne un dilemme. Je me disais : « Bon, tu vas enfin bientôt être dehors, devant ce nuage. »

[00:10:43] **Lucian Haas:** Alors, décris-moi la situation quand tu as remarqué que tu étais en train d'être aspiré dans le nuage. Qu'est-ce que tu t'es dit et qu'est-ce que tu as fait concrètement à ce moment-là ?

[00:10:55] **Emanuel Schuster:** Alors, qu'est-ce que j'ai fait ? Ce que j'aurais bien voulu, c'est mettre mes moufles. Mais combien de pilotes ne les ont pas devant eux en été, mais plutôt à l'arrière dans l'équipement. Parce que, si on ne vole qu'à deux mille cinquante mètres la veille, on ne prend pas de moufles en été. Surtout chez nous dans les collines ou en plaine, oui. Bon, j'ai mes instruments. J'ai un bon appareil Garmin avec boussole 3D et encore une tablette sur laquelle tourne XCTrack. Alors, mon intention était de sortir par l'avant, parce que les spirales avec un biplace ne sont pas aussi efficaces que ce qu'on connaît.

[00:11:42] Les forces de portance sont énormes. Et la dernière chose que je voulais, parce que dans le nuage, tu as du mal à piloter l'aile du tout parce que tu n'as plus de points de repère. Et si tu sors de la spirale dans des turbulences et que tu prends une fermeture, ouais, je voulais aussi éviter ça. Du coup, la seule décision était de sortir vers le sud. Ça a aussi marché. À 4000, j'étais déjà à la limite du nuage. C'est devenu plus clair. On voyait presque les contours du soleil. Et ça a continué deux, trois fois comme ça, jusqu'en haut. Je suis arrivé plusieurs fois à la limite. Le vent était cependant déjà énorme. Parfois, quand ça me faisait tourner à contre-sens de la direction de vol,

[00:12:29] Des vitesses autour de 98 à 100 km/h. Et c'est comme ça que je me suis retrouvé à voler et à monter toujours sur le côté extérieur du nuage. Ça veut dire que tu

[00:12:39] **Lucian Haas:** tu as essayé de sortir de la nuage, mais le vent poussait tellement fort à l'intérieur que tu n'avais vraiment aucune chance.

[00:12:47] **Emanuel Schuster:** Ouais, enfin je suppose que chaque fois que j'étais tiré vers l'arrière, la montée devenait plus forte aussi. Donc je suppose que c'est comme pour la thermique, en gros la force de la dissipation, le vent supra-régional venait aussi du sud-ouest. Je suis parti vers le sud. Donc je pense que le centre à l'arrière était bien plus haut. Et je trouve toujours que j'ai bien fait. Le mieux aurait été, bien sûr, de faire une grosse spirale dès 1500 mètres, d'aller atterrir et de dire que je renonce à continuer. Oui, le plus important, c'est que je puisse retourner voler demain. Tu as dit que tu étais avec

[00:13:28] **Lucian Haas:** en deux lignes. Quel type d'aile était-ce ?

[00:13:32] **Emanuel Schuster:** Oui, alors c'était une aile Jeans. Je ne vais pas entrer dans les détails sur le modèle. Mais l'aile était top. Je n'ai pas eu une seule fermeture sur l'aile pendant toute la montée. Ça volait merveilleusement bien. Mais à partir de 5000 mètres, tout a commencé. D'abord, j'ai été mouillé par toute la pluie et par le nuage humide. Ensuite, tout a commencé à geler. Du coup, à la fin, sur les suspentes fines que nous connaissons, elles avaient une traînée de glace d'environ 3 cm vers l'arrière, toutes les suspentes. Ça a évidemment augmenté énormément la résistance. Je pense que c'est pour ça que je ne suis pas sorti du nuage, parce que l'aile ralentissait en fait tout le temps. L'aile est

gelée à l'intérieur.

[00:14:20] Il était évidemment plein. La grêle, ça a duré 20 minutes, j'étais dans de la petite grêle, c'étaient des grêlons, heureusement d'une taille de seulement 5 à 10 mm. Donc l'aile était déjà bien remplie avec ça.

[00:14:37] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu avais des suspentes de glace et quasiment une aile de glace au-dessus de toi. Quelles étaient encore les valeurs de montée de l'aile dans le nuage ? Oui, alors les valeurs de montée,

[00:14:46] **Emanuel Schuster:** ils se sont toujours déplacés de manière constante entre 6 et 10 m. La descente que j'ai eue entre-temps, je pense que c'était seulement les moments où ça m'a fait tourner hors du vent. Mais oui, la montée était toujours constante entre 6 et 10 m. L'aile a aussi été super bien pilotée. J'ai bien sûr dû piloter de manière très active pour ne pas prendre de fermeture, parce qu'une fermeture avec un fort décrochage, à travers toute la glace aussi, si tu dérapes, c'est 3-4 000 m. Premièrement, je ne sais pas si tu es encore conscient ou si tu perds déjà connaissance. Et si la vitesse de descente est trop élevée, alors il y a aussi le fameux point de secours.

[00:15:32] Donc, mon intention était de piloter l'aile de manière active dans tous les cas. J'ai fait quelques oreilles entre-temps, mais c'est évidemment ridicule avec ces valeurs de montée. Ça ne fait qu'en compliquer les choses, en fait. C'est beaucoup plus difficile de tenir le cap et de piloter l'aile proprement.

[00:15:50] **Lucian Haas:** À quel point était-ce turbulent à l'intérieur du nuage ? On dit parfois qu'une montée très forte va souvent vers le haut de manière relativement régulière au centre. Est-ce que ça a complètement secoué ?

[00:16:02] **Emanuel Schuster:** Je ne pense pas avoir été au centre de la montée. J'étais dans la zone périphérique, là où le vent soufflait aussi à l'intérieur. C'était déjà très difficile de piloter activement, mais comme je l'ai dit, ça s'est fait sans fermeture. Probablement parce que toute la masse d'air montait de toute façon. Là-bas, je pense que sans le, sans His, c'est plus difficile de prendre une fermeture. Mais ce n'était pas plus turbulent. Si la même thermique avait été dans le bleu, elle aurait probablement été tout aussi turbulente. Donc non, dans le nuage, ce n'est pas plus turbulent qu'à l'extérieur.

[00:16:35] **Lucian Haas:** À quoi ça ressemble à l'intérieur d'un nuage d'orage ? Est-ce que tu as encore pu voir quelque chose ou c'était...

[00:16:39] **Emanuel Schuster:** déjà tout sombre ? Comme la plupart le savent, plus un nuage est haut, plus il est sombre

[00:16:44] **Lucian Haas:** c'est ça.

[00:16:44] **Emanuel Schuster:** À cause de toutes les molécules d'eau qui bloquent quasiment la lumière. C'était très sombre. Le problème avec la pluie, c'est qu'il y avait aussi régulièrement des voiles de glace entre les deux. Je devais gratter le givre sur les lunettes, je devais gratter le givre sur les instruments. Donc, parfois je regardais vers le haut, je n'ai même pas vu l'aile. Est-ce qu'il y avait aussi des éclairs autour de toi ou est-ce que tu as entendu du tonnerre là-bas ? Exactement. À la fin, quand j'étais à 6,4, ma hauteur maximale, genre autour de 6 000, ça a enfin commencé à arrêter de grêler. Et j'ai remarqué que je récupérais enfin de la vitesse vers l'avant. À la fin, j'avais déjà une vitesse de 20, 30, 40 km/h vers le sud. Et puis, le tonnerre a commencé.

[00:17:30] Alors, je n'ai pas vu d'éclair directement, j'ai juste vu quelques flashes, genre des éclairs qui illuminent. Mais au ressenti, les éclairs, au ressenti, ils allaient à 100 km/h maximum. Et à ce moment-là, c'était la première fois que j'étais vraiment désarmé et je me suis dit : bon, là, tu ne peux rien faire en fait.

[00:17:51] **Lucian Haas:** As-tu ressenti quelque chose comme une peur de mourir dans ces moments-là ? Ou étais-tu tellement concentré sur le maintien de l'aile et le pilotage actif que tu n'as même pas pu avoir ces pensées sur le moment ?

[00:18:02] **Emanuel Schuster:** Oui, non, enfin, je n'ai pas encore ressenti de peur de mourir. J'essaie toujours, en tant que parapentiste, on se retrouve toujours dans des situations critiques. Et la peur, ça finit par te bloquer et te rendre plutôt incapable d'agir. Donc j'ai toujours essayé de garder mon cap, de piloter activement l'aile, de ne pas perdre mes moyens. Parce que dès que j'aurais arrêté de voler dans cette direction, j'aurais probablement été aspiré vers le centre. Et donc, des collègues pilotes qui sont venus d'Allemagne ou d'Autriche, ils ont eu des sommets d'orage à 10 000 m. Mais

ça... Oui, je ne peux pas le dire. Je n'ai jamais eu de visibilité sur l'extérieur pour estimer si j'étais exactement au milieu ou au bord d'un nuage.

[00:18:49] Je ne pouvais pas le savoir.

[00:18:52] **Lucian Haas**: Étais-tu conscient tout le temps ou est-ce que tu as aussi perdu connaissance par moments ?

[00:18:57] **Emanuel Schuster**: Non, enfin, la conscience était là normalement. Les mains, les... Au début, bien sûr, elles étaient un peu plus lentes, mais on connaît ça aussi avec les vols à longue distance au printemps, les doigts. À la fin, c'était au point que les mains jusqu'au coude étaient presque rigides. Je les sentais encore intérieurement, mais quand je les regardais, plus rien ne bougeait. Je ne savais pas encore comment les engelures se manifestaient. Je pensais en fait que ça se passerait sans de gros dommages sur la peau ou autre chose.

[00:19:33] **Lucian Haas**: Combien de temps as-tu été dans le nuage au total ? Et est-ce que tu étais vraiment comme une balle au bowling face aux éléments à ce moment-là ?

[00:19:40] **Emanuel Schuster**: Oui, alors je dirais de là jusqu'à 6 400 mètres. C'était une bonne quarantaine de minutes de montée. Malheureusement, mon instrument a rendu l'âme à l'atterrissage, tout a été détruit par l'eau et le choc. Il reste encore quelque chose à voir sur le Garmin. Mais sans exagérer, c'était une heure vingt. Du moment où j'ai été pratiquement aspiré jusqu'à l'impact. À l'atterrissage, ce n'était pas une pose, c'était un impact.

[00:20:16] **Lucian Haas**: Comment est-ce que tu es sorti de ce nuage ? Est-ce qu'il t'a quasiment expulsé sur le côté, ou est-ce que tu as décollé latéralement vers le sud ? Ou bien est-ce que tu es tombé vers le bas à travers des dégueulantes pour sortir du nuage ?

[00:20:28] **Emanuel Schuster**: Oui, alors en haut, j'avais comme je l'ai dit déjà de la vitesse vers le sud. J'étais soulagé. Je me disais aussi à propos du nuage, intérieurement je me disais : qu'est-ce que tu veux encore ? Tu as plu, tu as grêlé, tu as fait des éclairs et du tonnerre. Un nuage ne peut pas faire plus que ça. Alors je me suis dit qu'il devait enfin être à sa fin. Et c'est bien ce qui s'est passé. Je suis parti vers le sud, mais pas hors du nuage. Puis, comme j'avais de la vitesse, j'ai encore essayé de mettre les oreilles en position sur l'aile. Ça a marché aussi, mais j'ai alors remarqué que j'étais en fait en décrochage parachutal. À cause de toute la résistance des suspentes, de la glace et du poids dans l'aile, j'étais en décrochage parachutal constant.

[00:21:13] Au début, je ne descendais que de quatre mètres parce que j'étais encore en air ascendant. Quand je suis sorti de la nuage à 3000, les problèmes ont commencé. Tout le givre sur l'aile s'est liquéfié et l'eau s'est engouffrée dans les oreilles repliées. Plus d'un côté que de l'autre. Du coup, j'avais déjà dix mètres de descente. L'aile faisait de légères rotations. Les suspentes étaient toutes emmêlées à cause de la glace. Du coup, je n'arrivais plus à remettre l'aile droite avec de légères commandes de gaz, genre jusqu'à la moitié. Ouais, à 2000 avec les mains gelées, je me suis dit : OK, il faut sortir le parachute de secours. Parce que, ouais, je n'allais plus essayer de stabiliser l'aile, il fallait sortir le secours.

[00:22:02] Ça a pris plus de temps avec les mains gelées, évidemment. J'avais un Rogallo, une aile de secours normalement super maniable. Elle s'est bien ouverte aussi. Ce qui m'a surpris, c'est que je regardais, hmm, j'avais toujours ces huit mètres de descente, oui. Je me suis dit : "L'aile de secours, elle a l'air bien. OK, l'aile est en position de ciseaux. J'ai aussi des mousquetons Quick-Cut. OK, ouvrir les mousquetons Quick-Cut avec les mains gelées." On se rend compte tout de suite que ça prend un temps fou. Ça prend du temps quand on n'a plus que les pouces pour actionner quoi que ce soit. J'ai alors débranché un côté. J'étais toujours à sept mètres de descente. Pourquoi ? Je vous explique tout de suite. Oui, je n'ai pas réussi à débrancher le deuxième côté. C'est très probablement pour ça, parce que je suis descendu avec l'aile de secours dans de l'air descendant, bien sûr.

[00:22:53] Encore avec les résidus de pluie. Et la aile principale était évidemment pleine de glace et d'eau. Alors mes amis, qui ont récupéré la aile, ont dit qu'il restait encore bien quatre, quatre kilos, cinq kilos d'eau sur chaque côté dans les oreilles. J'ai alors essayé de décrocher le deuxième côté. Je me suis dit que c'était peut-être la position en ciseaux qui me causait cette forte descente. Mais à environ 200 mètres du sol, j'ai abandonné tout ça, j'ai regardé. OK, où je vais atterrir ? Évidemment, tout était là. La forêt, les prairies, des prairies avec des lignes électriques. Et un village. Et sur les 100 derniers mètres, j'ai préparé, les pieds dehors.

[00:23:38] On ne sait jamais, peut-être qu'il y a quand même un effet de sol ou un effet de vent. Peut-être qu'on n'a pas juste eu de la malchance pendant toute la dernière demi-heure. Enfin, au final, j'ai fait un demi-tour à 180 degrés. Et avec encore plus de vent latéral, j'ai été projeté vers le village. Et je suis tombé exactement là où Dieu le voulait. Heureusement, je me suis crashé sur un toit en tuiles, pour ainsi dire, et j'ai explosé.

[00:24:07] **Lucian Haas:** Alors, tu as dit que tu avais un secours Rogallo, donc en fait un secours pilotable. Tu n'as pas pu le manipuler avec tes mains gelées ? Ou est-ce que tu n'as même pas eu l'idée, à cause du stress, de te dire : « Oh, je pourrais encore le piloter » ? Ou qu'est-ce qui s'est passé ?

[00:24:22] **Emanuel Schuster:** Oui, non, alors j'avais prévu de piloter le Rogallo, parce que je l'avais déjà mis à environ 1 500 par l'aile principale. Mais il s'est passé que j'étais tout tordu sous le Rogallo. Là, j'avais l'élévateur droit, je l'ai bien vu. Parce que là, j'ai aussi réussi à sortir la boucle. Malgré le danger, parce que les quatre doigts de l'avant étaient complètement collés. Je n'ai plus réussi à les séparer ou quelque chose comme ça. Et l'élévateur du côté gauche, il était quelque part derrière moi. Et sans aucune sensation dans les doigts, je n'ai plus rien pu attraper là-dessus.

[00:24:56] **Lucian Haas:** Et avec ça, la voile de secours n'était plus pilotable pour toi non plus. Tu devais juste prendre ce qui venait, en gros.

[00:25:01] **Emanuel Schuster:** Exactement, il n'était pas contrôlable. J'ai vraiment eu de la chance, parce que si on se prend un mur de maison ou la charpente dans un coin, des arbres auraient été corrects aussi. Donc sur une prairie, ça aurait définitivement été un atterrissage très violent. Je ne peux pas le dire maintenant, mais sept mètres par seconde, c'est sûrement un saut d'au moins quatre mètres, si ce n'est cinq. Et oui, enfin, j'étais content. Ce toit en tuiles, c'était une sorte de grange. Et elle n'avait évidemment pas une charpente très solide. Je pense donc que tout ça a servi d'amortisseur. Et le fait que j'aie atterri de travers, je le vois maintenant comme un avantage, parce que le sellette avait bien sûr un super protecteur en mousse à l'arrière et a en fait absorbé la majeure partie de l'impact.

[00:25:50] **Lucian Haas:** Quels dommages physiques as-tu finalement subis ? Oui,

[00:25:57] **Emanuel Schuster:** Alors, l'atterrissage s'est très bien passé, comme on pouvait s'y attendre. Je n'ai eu qu'une sorte d'entaille d'un centimètre environ au coude. Une côte me fait encore un peu mal, elle doit être légèrement fêlée. Mais en fait, c'est le genre de truc pour lequel on n'aurait même pas besoin d'aller chez le médecin. Donc, l'atterrissage a bien fonctionné. Les problèmes que je vais encore avoir pendant les deux ou trois prochaines semaines, ce sont mes huit doigts de la main droite. Ils étaient gelés jusqu'à l'intérieur. Et oui, quand l'eau gèle dans la peau et dans les tissus, ça détruit toutes les cellules. Donc mes huit doigts, ils ont vraiment dû être sauvés à l'hôpital avec des perfusions.

[00:26:43] La circulation sanguine au bout des doigts est actuellement à 15 % par rapport au pouce. Et dans quelle mesure ? Enfin, j'en ai déjà parlé avec beaucoup d'amis qui ont aussi eu de légères gelures, soit juste à cause du vol en hiver, soit pour d'autres raisons. La sensation au bout des doigts ne revient pratiquement plus du tout. Et ils ont ce problème : dès qu'il fait un peu frais quelque part, ces doigts deviennent immédiatement glacés à cause de la mauvaise circulation. Ça va être difficile pour moi de voler en hiver ou quoi que ce soit, et si je le fais, seulement avec des gants chauffants et d'autres aides.

[00:27:23] **Lucian Haas:** Quelle de leçon en tires-tu de cet incident ? Est-ce que tu vas arrêter de piloter pour de bon maintenant ?

[00:27:30] **Emanuel Schuster:** Non, je ne compte pas arrêter l'aviation. Comme pour la plupart des pilotes, je trouve que voler est l'une des plus belles choses que l'on puisse faire. Je me disais que si le nuage arrivait, je le reconnaîtrais comme un nuage d'orage et que ça ne m'arriverait pas. Oui, je crois que ça. Malheureusement, ça peut arriver à n'importe qui. Surtout quand ça se produit là où il n'y a pas encore de nuage, on peut aussi être aspiré là-bas. Je pense que c'était aussi la cause, parce que lors de certaines journées instables, 80, 90 % de la surface est ombragée et il ne peut plus y avoir de fortes ascendances, sauf si un front passe.

[00:28:19] Mais là, c'était comme ça : l'immense champ bleu permettait 100 % d'ensoleillement. Et tout ça s'est transformé en un énorme nuage, comme ça arrive souvent en été. C'est bleu azur partout et il y a un CB quelque part.

[00:28:37] **Lucian Haas:** Dans ce genre d'accidents ou de quasi-accidents, selon la façon dont on compte, ils arrivent, on dit souvent que c'est toujours une succession de nombreux petits détails. Est-ce qu'il y a un moment pendant le vol ou quelque chose, où tu dirais aujourd'hui avec le recul, que c'est là que j'ai fait l'erreur décisive, que j'aurais dû réagir différemment, et alors tout se serait passé autrement ?

[00:29:01] **Emanuel Schuster:** Oui, qu'est-ce que c'était ? C'était bien sûr, comme tu le dis, plusieurs circonstances. D'une part, l'euphorie, tu as un nouveau parapente le matin,

[00:29:15] mon fils, qui n'a que trois semaines, je l'ai vite pris en charge, puis deux heures encore à la boîte pour régler vite toutes les affaires. Et puis, d'un coup, direction la montagne et c'est parti pour le vol. Donc la préparation n'était certainement pas optimale. Mais comme je l'ai dit, j'aurais probablement aussi été voler si j'avais regardé le bulletin météo.

[00:29:36] **Lucian Haas:** Si tu devais donner un conseil à d'autres pilotes en te basant sur ton expérience, pour qu'ils ne rencontrent pas le même sort, que leur dirais-tu ? Sur quoi devraient-ils faire le plus attention ?

[00:29:51] **Emanuel Schuster:** Oui, alors je ne peux qu'inviter les autres pilotes à se rappeler que notre sport de parapente est en fait un loisir pour la plupart d'entre nous. Et le plus beau là-dedans, c'est de pouvoir repartir voler le lendemain ou dans quelques mois. Et chacun a sûrement déjà eu des moments critiques concernant les nuages, les ascendances ou de la pluie à proximité. Se dire simplement : je renonce peut-être à faire ces 50 kilomètres de plus et je privilégie un atterrissage en sécurité pour pouvoir repartir voler demain. Oui, c'est ce que je souhaiterais, si nous tenions tous un peu plus compte de cela.

[00:30:37] **Lucian Haas:** Eh bien, tu étais aussi dans le nuage. Il arrive toujours à des pilotes très différents d'être aspirés dans des nuages. Certains volent même parfois délibérément dans les nuages parce qu'ils veulent gagner encore un peu d'altitude. Est-ce qu'il y a une conclusion importante pour toi après ton long vol dans les nuages, où tu dirais qu'il faut savoir, comment on peut encore s'orienter, ou plutôt avec quels problèmes on doit éventuellement faire face, que l'on n'a pas du tout en tête au départ ?

[00:31:01] **Emanuel Schuster:** C'est connu de la plupart, pas seulement chez les pilotes de loisir, mais j'ai aussi déjà fait des vols récréatifs avec des BWCs. Donc tous les pilotes, personne ne garde de distance avec les nuages. Si on a de la chance, on voit encore une silhouette à travers le voile des nuages, donc tout le monde vole sur les bords des nuages. Ce qui se produit lors de fortes ascendances dans les nuages, je l'ai remarqué là-bas, quand l'ascendance devenait plus forte. Des tensions électromagnétiques se créent dans le nuage à cause de l'ascendance et la boussole commence à dérailler. Bien sûr, elle indique le champ magnétique le plus fort, qui est normalement le pôle Nord, mais s'il se crée un champ magnétique dans le nuage, un champ électromagnétique, alors tu peux oublier ta boussole, parce qu'elle ne fait plus que s'affoler dans le nuage.

[00:31:50] **Lucian Haas:** Ça veut dire que l'idée de se prendre un gros compas à sphère sur le cockpit pour continuer à voler dans les nuages et savoir où on va, ça peut vraiment se retourner contre soi ?

[00:31:59] **Emanuel Schuster:** Oui, ça fonctionne. Si c'est un nuage léger avec 5 à 7 mètres de gaine, ça marche encore. Mais dès que le nuage contient beaucoup de molécules d'eau, c'est-à-dire qu'il est très humide, alors la boussole devient assez vite inutile, parce que tout est aile et des tensions électromagnétiques se créent à cause de la gaine.

[00:32:21] **Lucian Haas:** Et le GPS, qu'en est-il ? As-tu encore eu du signal avec ?

[00:32:24] **Emanuel Schuster:** as-tu encore eu du signal avec ? J'ai toujours volontairement gardé le Garmin avec moi, parce que le Garmin est un appareil très puissant. Alors, j'avais une batterie supplémentaire sur ma tablette de vol, mais même avec la batterie supplémentaire, peu de temps après avoir passé les premiers 1000 mètres dans le nuage, le signal GPS avait déjà disparu, parce que l'humidité de l'air bloque les signaux. Et oui, le nuage était sacrément humide. Donc ça n'a plus du tout fonctionné, parce qu'une tablette n'a jamais un récepteur GPS aussi puissant à l'intérieur que, je dis une fois, les instruments de vol originaux ou le Garmin. Le Garmin a généralement encore fonctionné, mais il y a aussi eu des coupures, surtout quand il avait plu, parce que le signal se perdait aussi là-dedans.

[00:33:18] Je me suis alors basé uniquement sur l'aile pour m'orienter. On remarque si on vole face au vent ou si on se fait retourner. Donc, si on vole avec un vent arrière ou face au vent, on peut aussi le ressentir sur l'aile.

[00:33:30] **Lucian Haas:** Ça veut dire que le plus logique pour s'orienter, même si ça a l'air bête parce qu'on avance mal vers l'avant, c'est de voler face au vent, parce que le vent est probablement aspiré dans le nuage et qu'en volant face au vent, on arrive peut-être à atteindre le bord du nuage.

[00:33:46] **Emanuel Schuster:** Oui, c'est comme ça que je fais, je vais dire, quand je suis entré dans un nuage, je pratique toujours ça parce que c'est plus économe en énergie. Et faire des spirales vers le bas, je trouve ça plutôt incontrôlable, surtout quand plusieurs personnes volent et que tout le monde monte dans la même thermique et que tu spirales vers le bas. Donc le risque qu'en bas, quelqu'un vienne en face de toi en disant : « je prends juste les derniers 50 mètres sous la base », je vois ça aussi comme très risqué et c'est pour ça que je préfère tendance à sortir du nuage. Et en fait vers les plaines, c'est ce que j'ai vu jusqu'à présent comme étant le plus sans risque.

[00:34:29] **Lucian Haas:** Comment évaluerais-tu ici le rôle des deux lignes, ou plutôt le rôle de la deux lignes avec laquelle tu vas voler ? Les deux lignes ne se laissent pas toujours descendre aussi facilement avec des manœuvres de descente. Dirais-tu que voler avec une deux lignes dans de telles conditions météo est même particulièrement dangereux ?

[00:34:48] **Emanuel Schuster:** Oui, alors j'ai déjà volé toutes les classes de parapente. Et comme la plupart le savent, un trois lignes est plus maniable. Tu peux aussi replier sans problème une demi-aile et faire en sorte de descendre. Faire des oreilles est plus efficace, plus facile à contrôler. Donc avec le deux lignes, c'est carrément plus difficile. Même la spirale, la spirale a des forces G tellement grandes et la descente est parfois tout simplement bien trop faible. Je pense qu'une spirale de plus de deux minutes, qui descend de plus de 10 ou 15 mètres, je ne l'aurais en aucun cas supportée. Est-ce que tu...

[00:35:28] **Lucian Haas:** À partir de cette expérience, est-ce que tu te dirais que tu ne touches plus aux deux lignes, qu'elles sont tout de même trop dangereuses pour toi, même si elles sont si super à piloter ?

[00:35:36] **Emanuel Schuster:** Non, pas ça. Enfin, ils volent merveilleusement bien. Mais je pense que ce serait sympa si les fabricants pouvaient imaginer quelque chose, je ne sais pas, un peu comme la façon dont ils utilisent la suspente de pliage lors des tests, pour voir si on ne pourrait pas fixer quelque chose pour pouvoir, par exemple, accrocher les oreilles à l'élévateur, comme beaucoup de tandems en ont, une sorte d'aide à la descente utile sur les appareils. Parce que même pour attacher les oreilles, les suspentes sont si fines qu'elles coupent les mains et, avec la forte montée, on finit toujours par avoir les oreilles arrachées des mains.

[00:36:15] **Lucian Haas:** Souvent, il arrive aussi que les oreilles des deux lignes s'agitent terriblement ou quelque chose comme ça. C'était comment sur le modèle avec lequel tu es sorti ?

[00:36:22] **Emanuel Schuster:** Oui, alors il avait aussi des joncs continus dans les oreilles et ces oreilles, elles ne restent pas simplement bien en place quand on les rabat vers l'arrière, comme on aimerait, mais elles nous échappent sans arrêt et c'était évidemment incroyablement difficile de tenir une direction du tout. Et que je monte avec sept mètres ou avec six mètres, je pense que ça n'était pas pertinent dans ce cas. Ça aurait peut-être pris plus de temps avant que j'y arrive. Avant que je sois en haut. Mais ça n'a pas aidé du tout. Déclencher une fermeture, je ne me suis pas osé non plus, parce que j'avais déjà des amis qui ont déclenché des fermetures avec le deux lignes eux-mêmes et ça a évidemment entraîné des trébuchements négatifs et ce genre de manœuvres. Et de faire ça dans un nuage, non, je ne me suis pas permis de le faire.

[00:37:12] **Lucian Haas:** Ça veut dire qu'avec les deux lignes d'aujourd'hui, on prend carrément plus de risques dans de telles conditions. Ou est-ce que c'est simplement, pour ce qui est des nuages, qu'on risque d'être aspiré dedans ?

[00:37:23] **Emanuel Schuster:** Oui, définitivement. Tous ceux qui volent ce genre de trucs le savent. Ce sont aussi les ailes de spirale qui sont sorties avec les deux lignes, et je veux dire, ça fait déjà deux ou trois ans. Je fais encore régulièrement des spirales avec quand je veux descendre. Mais sous un nuage d'orage, tout ça a l'air différent. L'aile de spirale, elle, te centre en fait vers la meilleure ascension. La descente n'est plus aussi bonne qu'on le voudrait. Oui, donc

elle devient en fait un facteur de perturbation. Et peut-être que si on s'entraîne consciemment lors de cours SIV, qu'on maîtrise mieux ça. Mais ce n'était pas le cas.

[00:38:05] **Lucian Haas:** Tu avais dit que tu avais aussi lancé la aile spirale et que tu avais déjà commencé à spiraler avec. Est-ce que tu l'as réintégrée après ou est-ce que tu as volé tout le temps dans le nuage avec la aile anti-G qui restait dehors ?

[00:38:19] **Emanuel Schuster:** Alors, l'aile anti-G avait une suspente de type Kittle au milieu. Je l'ai récupérée et je l'ai enroulée autour de l'élève. Donc, l'anti-G était en fait dehors tout le temps. Et il était probablement vraiment bien givré. Mais à partir de là, je ne pensais plus vraiment à l'avoir dehors, je dirais à partir de 3000 mètres. Même si, quand il est tiré sans effet, il n'a pas vraiment de grandes influences perturbatrices.

[00:38:46] **Lucian Haas:** Changeons de perspective pour la fin. Et le sujet, tu l'as dit toi-même, tu es devenu père récemment. Donc juste avant ce vol. C'est une grande responsabilité que l'on a là, et qu'on ressent certainement aussi. Est-ce que tu t'es senti mal en l'air, quand tu as réalisé, merde, je suis dans une situation vraiment merdique ? Et est-ce que tu as encore pu supporter ça ?

[00:39:08] **Emanuel Schuster:** Oui, alors ces dernières semaines, j'étais en fait dans un état de pur bonheur. Mon fils, la naissance, tout était super. Un enfant vraiment adorable, la famille. Tout allait bien. La nouvelle aile. Et oui, à un moment donné, à partir de 4000 mètres, je me suis dit : qu'est-ce que tu fais là, espèce d'idiot ? Pourquoi tu ne te poses pas ? Pourquoi tu ne voles pas simplement demain, alors que la météo était annoncée bien plus stable ? Oui, je me suis déjà fait des reproches et je me suis dit : à quoi sert ce vol si tu risques de t'écraser, d'avoir une blessure et de ne plus pouvoir voler pendant des semaines ou des années. Et oui, laisser ta famille à la maison en plan.

[00:39:54] Et comment a

[00:39:55] **Lucian Haas:** Comment ta femme et la jeune mère ont-elles réagi à toute cette histoire ? Est-ce qu'elles t'ont fait des reproches ?

[00:40:00] **Emanuel Schuster:** Eh bien, ma petite amie n'a pas fait de reproches jusqu'à présent. Elle n'était évidemment pas ravie, parce qu'elle aurait clairement pu avoir du soutien à la maison. Mais moi, personnellement, je me sens bien sûr responsable maintenant, donc je ne vais pas toucher au parapente pendant les deux prochaines semaines. Maintenant, on part une fois à la mer, pour me racheter auprès de la famille. Et oui, ensuite je ferai quelques vols de réparation et de plaisir pour regagner confiance dans la pratique du parapente. Et puis, oui, la saison touche déjà à sa fin.

[00:40:39] **Lucian Haas:** Ensuite, il y aura l'hiver, et tu devras probablement renoncer au vol à cause de tes mains. Mais j'espère que tu réussiras à faire de beaux vols l'année prochaine. Je te remercie pour cette super description de cette histoire vraiment passionnante, aventureuse, et pour toi même dangereuse, mais qui s'est finalement bien terminée. Je pense que certains qui écoutent ça peuvent peut-être en tirer quelque chose, apprendre des choses. Merci pour ce récit et bonne continuation pour tes prochains vols, profite bien avec ton fils et ta copine.

[00:41:12] **Emanuel Schuster:** Merci, Lucian Haas, ça m'a aussi fait très plaisir. Prends soin de toi. Salut.

[00:41:29] **Lucian Haas:** était Emanuel Schuster en conversation avec Lucian Haas. Un point important n'a pas été abordé lors de l'enregistrement. Mais Emanuel me l'a raconté plus tard. Pendant tout le vol, il avait un suivi en direct activé. Ainsi, ses potes pilotes ont pu suivre le drame et sa position en permanence et étaient déjà sur place peu après son atterrissage forcé sur le toit du garage. S'il était tombé quelque part en forêt, ils auraient pu lancer la chaîne de secours avec des coordonnées précises. En d'autres termes, un suivi en direct devient une véritable fonctionnalité de sécurité en cas d'urgence et c'est précisément pour cela qu'il est recommandé lors des vols XC. Si ces infos et l'ensemble du podcast vous plaisent, n'hésitez pas à recommander Podz-Glidz ou le blog de parapente associé, Lu-Glidz.

[00:42:16] Ou mieux encore, devenez contributeur de Lu-Glidz. Car l'ensemble du projet est indépendant et refuse délibérément tout financement croisé par la publicité. Cependant, je dépends des contributions des lecteurs et des auditeurs pour pouvoir offrir cette envergure et cette profondeur dans les reportages. Vous pouvez soutenir Lu-Glidz très simplement par PayPal ou par virement bancaire. Vous trouverez les données nécessaires sur le site de Lu-Glidz. Vous fixez vous-même le montant du soutien. Bon, je vous dis merci pour vos dons, merci pour votre écoute. À la prochaine.

Ciao.