

Projekt Aufarbeitung

Podz-Glitz 128 — Ralf Böhm

Published	2024-02-16
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glitz/podz-glitz-128-projekt-aufarbeitung-ralf-boehm
Duration	00:44:31
Speakers	Lucian Haas, Ralf Böhm
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0128-projekt-aufarbeitung-ralf-boehm.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	20 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	15
Show notes	15
Transcript	16
Français	27
Show notes	27
Transcript	28

Deutsch

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

Show notes

Ralf Böhm hat einen heftigen Absturz beim Sicherheitstraining überlebt. Noch schwer verletzt schmiedet er einen Plan

Jeder Flug ist ein Flug. Diesen Satz hörte ich kürzlich im englischsprachigen Gleitschirmpodcast Cloudbasemayhem von Gavin McClurg. Es ging um das Bewusstsein: Wenn man sich mit dem Gleitschirm in die Lüfte erhebt, dann schwingt immer auch das Risiko mit abzustürzen.

Wir blenden das gerne aus. Wenn es doch mal passiert, wachen wir umso härter in der Realität auf. Dann stellt sich die Frage: Wie gehen wir damit um, wenn wir dem Tod vielleicht gerade noch von der Schippe gesprungen sind?

Einer der davon erzählen kann, ist Ralf Böhm. Der 54-jährige hat im vergangenen September ein Sicherheitstraining am Achensee absolviert. Am letzten Trainingstag verlor er beim letzten Manöver die Kontrolle über seinen Schirm und schlug dann im voll entwickelten Spiralsturz ungebremst auf dem Wasser auf.

Mit lebensbedrohlichen inneren Verletzungen kam er ins Krankenhaus. Wenige Tage später war seine Lage so stabil, dass die Ärzte ihm eine gute Heilungsprognose geben konnten.

Ralf fasste sofort den Plan, nach voller Genesung wieder Fliegen zu wollen. Den Weg dorthin definierte er für sich selbst als Projekt mit mehreren Phasen. Eine davon sollte die konsequente Aufarbeitung des Unfalls sein.

In dieser Episode 128 von Podz-Glitz erzählt Ralf Böhm über seinen nicht ganz gewöhnlichen Umgang mit den Unfallerlebnissen und über die Folgen: Wie er mittlerweile sowohl seine Herangehensweise an die Fliegerei, als auch sein übriges Leben neu fokussiert.

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

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

Musik dieser Folge:

Track: Nature Nurture | Künstler: Quincas Moreira

Youtube Audio Library

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Podcast: <https://lu-glitz.blogspot.com/search/label/Podcast>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDydzdlJIU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

Links:

- LSV Laucha: <https://www.lsv-laucha.de>
- Nachruf auf mich selbst: <https://www.fischerverlage.de/buch/harald-welzer-nachruf-auf-mich-selbst-9783596706457>
- "The most important flight: <https://www.cloudbasemayhem.com/212-the-most-important-flight-with-marcus-king/>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2024/02/podz-glidz-128-projekt-aufarbeitung.html>

Transcript

[00:00:44] **Ralf Böhm:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast, Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens, heute mit Ralf Böhm und ich bin Lucian Haas. Jeder

[00:01:00] Flug ist ein Flug. Diesen Satz hörte ich kürzlich im englischsprachigen Gleitschirm-Podcast Cloudbase Mayhem von Gavin McClurg. Es ging um das Bewusstsein, wenn man sich mit dem Gleitschirm in die Lüfte erhebt, dann schwingt immer, immer auch das Risiko mit abzustürzen. Wir blenden das gerne aus. Wenn es doch mal passiert, wachen wir umso härter in der Realität auf. Dann stellt sich die Frage, wie gehen wir damit um? Wenn wir dem Tod vielleicht gerade noch von der Schippe gesprungen sind? Einer, der davon erzählen kann, ist Ralf Böhm. Der 54-Jährige hat im vergangenen September ein Sicherheitstraining am Achensee absolviert. Am letzten Trainingstag verlor er beim letzten Manöver die Kontrolle über seinen Schirm und schlug dann im vollentwickelten Spiralsturz ungebrems auf dem Wasser auf.

[00:01:53] Mit lebensbedrohlichen inneren Verletzungen kam er ins Krankenhaus. Wenige

[00:02:00] Tage später war seine Lage so stabil, dass die Ärzte ihm eine gute Heilungsprognose geben konnten. Ralf fasste sofort den Plan, nach voller Genesung wieder fliegen zu wollen. Den Weg dorthin definierte er für sich selbst als Projekt mit mehreren Phasen. Eine davon sollte die konsequente Aufarbeitung des Unfalls sein. In dieser Episode 128 von Podz-Glidz erzählt Ralf Böhm über seinen nicht ganz gewöhnlichen Umgang mit den Unfallerlebnissen. Und über die Folgen. Wie er mittlerweile sowohl seine Herangehensweise an die Fliegerei als auch sein übriges Leben neu fokussiert. Wenn dir dieser Podcast gefällt, dann unterstütze doch meine Arbeit daran als Förderer.

[00:02:46] Wie das ganz einfach geht, erfährst du auf meinem Gleitschirm-Blog Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite fördern.

[00:02:56] Ralf, in einer E-Mail im vergangenen Herbst hast du mir geschrieben, ich zitiere mal, ich habe mal mit meinem Nachruf auf mich selbst angefangen. Schwierige Kiste. Wie weit bist du mit deinem Nachruf gekommen?

[00:03:11] **Lucian Haas:** Der Nachruf ist fertig geschrieben. Ich habe das Thema verschriftlicht und bin mit meiner Geschichte durch. Die ist fertig.

[00:03:20] **Ralf Böhm:** Warum oder wieso kommt man auf die Idee, einen Nachruf auf sich selbst schreiben zu wollen oder zu müssen?

[00:03:27] **Lucian Haas:** Naja, ich hatte ja den Gleitschirmunfall und ich hatte vor langer Zeit ein Buch gelesen von Harald Welser. Nachruf auf mich selbst. Und dieses Buch hatte ich dann nochmal in den Händen. Und ich hatte etwas Zeit und habe angefangen, meine Geschichte aufzuschreiben, weil ich dachte, es ist eine gute Form, das zu verarbeiten.

[00:03:42] **Ralf Böhm:** Wie ernst war denn deine Situation, dass du wirklich schon an Tod und Nachruf und sowas dachtest?

[00:03:48] **Lucian Haas:** Ich habe meinen Unfall reflektiert mit den Freunden, die mit waren. Und ich glaube, die waren der Meinung, dass man mich da tot aus dem Achensee fischt.

[00:03:56] **Ralf Böhm:** Jetzt sprechen wir miteinander. Also gestorben bist du nicht.

[00:04:00] **Lucian Haas:** Nein, natürlich nicht. Du siehst

[00:04:00] **Ralf Böhm:** auch noch herrlich lebendig aus. Aber über diesen Unfall und was da draus geworden ist, da will ich heute mit dir sprechen. Bevor wir jetzt aber speziell über den Unfall sprechen, noch eine andere Anmerkung. In dieser E-Mail, die du mir geschrieben hast. Die E-Mail war vom 14. September und das war vier Tage nach deinem Unfall.

[00:04:23] Für mich war das sehr spannend, als ich diese E-Mail bekam, weil du da schon schriebst, dass mit dem Unfall ein Projekt für dich gestartet sei. Und da hast du ein Projekt-Ziel formuliert. Weißt du noch, was du da als Ziel geschrieben hast?

[00:04:38] **Lucian Haas:** Dass ich wieder befreit fliegen möchte, wie vorher.

[00:04:40] **Ralf Böhm:** Genau. Und du hast gesagt, du willst wieder angstfrei fliegen. Und dann hast du gleich drei Projektphasen definiert. Ja.

[00:04:49] Körperliche Genesung, Aufarbeitung des Unfalls und wieder fliegen. Also mir hat dieses derart strukturierte Vorgehen von einem, der gerade mal quasi vier Tage vor dem Tod von der Schippe gesprungen ist, jetzt irgendwo im Krankenhaus liegt, mir eine E-Mail schreibt und sich schon so genau vorgelesen hat, okay, ich mache da so ein Projekt draus und habe mal diese Zwischenziele und sonst was. Gehst du all dein Leben so geordnet und geplant immer an?

[00:05:17] **Lucian Haas:** Ich bin ein sehr strukturierter Mensch und bin von Beruf aus Projektmanager. Und wenn man das 25 Jahre lang macht, dann färbt das ab und zieht auch ins Privatleben rein. Und ja, ich arbeite in diesen Strukturen. Denke ich und lebe ich auch. Ja, das ist so.

[00:05:33] **Ralf Böhm:** Jetzt erzähl mal kurz, was ist eigentlich passiert? Wie kam es überhaupt

[00:05:37] **Lucian Haas:** zu diesem Unfall? Es kam zu diesem Unfall durch ein Manöver im Sicherheitstraining am Aachensee. Ich habe einen beschleunigten Klapper geflogen und war mit diesem Manöver in der radikalen Form dann überfordert mit dem Ergebnis, was dann passierte. Und bin in den Aachensee gefallen, habe die Rettung nicht rechtzeitig rausgebracht, habe möglicherweise auch das Manöver in einer zu tiefen Höhe begonnen für mich und bin ungebremst in den Aachensee eingeschlagen mit 80 bis 90 km/h.

[00:06:12] **Ralf Böhm:** 80 bis 90 km/h, da kann schon einiges kaputt gehen. Also schön, dass du da jetzt wieder so sitzt. Dann lass uns direkt mal in deine erste Projektphase einsteigen. Körperliche Genesung. Wie weit bist du damit gekommen? Und erzähl erstmal, was war eigentlich überhaupt wirklich kaputt bei dir?

[00:06:29] **Lucian Haas:** Okay, also kaputt bei mir war am Ende relativ wenig. Ich hatte eine Milzruptur vierten Grades und ich hatte mir das Sprunggelenk ein bisschen vertan und ich hatte ein Hämatom an der Niere, innere Verletzung. Das wurde behandelt in der Uniklinik in Innsbruck und man musste mich nicht öffnen. Und für das, was mir geschehen ist, ist relativ wenig kaputt gegangen und an mir passiert. Und durch strenge Bettruhe. Die ersten Tage hat man das quasi, wie soll ich sagen, alternativ behandelt und hat sich dazu entschlossen, mir die Milz im Körper zu lassen, was ich sehr begrüße, wenn die Milz im Körper ist. Und ich bin sozusagen wiederhergestellt und kann zu 90 Prozent wieder meinen Dingen nachgehen. Der nächste Marathon muss noch ein bisschen warten, der ist erst im Mai.

[00:07:17] Insofern bin ich da guter Dinge.

[00:07:20] **Ralf Böhm:** Milzruptur vierten Grades. Wie viele Grade gibt es? Fünf. Das heißt fünf, da wäre sie ganz durchgerissen, oder wie nennt man

[00:07:29] **Lucian Haas:** das? Ja, und das ist so eine Verletzung, wie mir die Ärzte sagten, an denen verbluten im Prinzip die Motorradfahrer, wenn sie hinfallen, weil sehr viel Blut durch die Milz geht und du dann sehr schnell innerlich verblutest. Also ich hatte einfach Schwein.

[00:07:42] **Ralf Böhm:** Jetzt ist die Milz wieder zusammengewachsen. Funktioniert wie vorher auch, oder?

[00:07:47] **Lucian Haas:** Alles in Ordnung. Die Ärzte sind zufrieden mit meinem Körper und meiner Milz und alles ist wieder so, wie es sein soll. Das

[00:07:53] **Ralf Böhm:** heißt, du hast auch keine bleibenden Schäden davon behalten?

[00:07:56] **Lucian Haas:** Nein, ich habe keine bleibenden Schäden und bin sehr froh darüber und genieße sozusagen meinen zweiten Geburtstag.

[00:08:04] **Ralf Böhm:** Okay, das heißt Phase 1 ist sehr erfolgreich abgeschlossen. Kommen wir zur Phase 2. Da hast du geschrieben, die Aufarbeitung des Unfalls. Von dem, als der Unfall passiert ist, was weißt du eigentlich selber noch? Oder jetzt weißt du wahrscheinlich relativ viel, weil du es aufgearbeitet hast. Aber zu dem Zeitpunkt, als du mir geschrieben hast, was wusstest du damals schon über den Unfall? Konntest du dich da noch voll dran erinnern?

[00:08:30] **Lucian Haas:** Nein, ich habe keine Erinnerung selbst an den Unfall. Vom Einleiten des Manövers bis zum Aufwachen im Hubschrauber habe ich keine Erinnerung an das, was passiert ist. Ich hatte so ein Blitzlichtbild im Kopf, wie ich aufs Wasser aufschlage und die Rettung noch ausgelöst auf dem Wasser lag, aber nicht getragen hatte. Dieses Bild hat sich allerdings dann mit dem Video auch erinnert. Das ist schon bestätigt. Also das ist so auch gewesen. Da habe ich sozusagen ein Foto irgendwie im Kopf.

[00:08:59] **Ralf Böhm:** Aber alles andere, was eigentlich dazu geführt hat und sowas, das wusstest du gar nicht mehr?

[00:09:06] **Lucian Haas:** Nein, das ist komplett ausgeblendet. Da habe ich keine Erinnerung dran. Und das gab dann nur die Berichte von den Mitfliegern, die mich dann natürlich umgehend im Krankenhaus besucht haben und das, was dann gesagt wurde. Ich habe das dann auch eine Weile sacken lassen und runeln lassen. Und habe mich dann mit dem Trainer vom Achensee auch getroffen. Ich bin hingefahren und wir haben das Video dann gemeinsam analysiert und ausgewertet. Und für mich war schon relativ klar am Anfang, es war mein Fehler. Ich bin selber schuld. Es ist kein anderer, dem ich jetzt irgendeine Schuldzuweisung machen kann oder damit hadern kann. Ich bin nicht rechtzeitig an die Rettung gekommen. Das war ungefähr ein Zeitraum von vier Sekunden, in die ich da sozusagen nicht reagiert habe.

[00:09:51] Warum auch immer. Kommen wir vielleicht dazu. Von

[00:09:53] **Ralf Böhm:** dieser Aufarbeitung her, ich meine, das ist ja auch ein traumatisches Erlebnis im Grunde. Der Körper blendet das ja auch aus. Hast du eigentlich überhaupt vielleicht auch in Erwägung gezogen zu sagen, ich lasse es dabei. Ich lasse es einfach ausgeblendet. Vielleicht ist das für meine Seelengesundheit sogar ganz gut.

[00:10:14] **Lucian Haas:** Ich glaube, ich bin eher der Typ, ich will es dann wirklich wissen. Und ich gehe dann in die Sache rein und höre in mich rein und möchte es gerne aufgearbeitet wissen. Quasi meinen Seelenfrieden zu haben. Es zu verdrängen wäre, glaube ich, nicht der richtige Weg, um wieder befreit fliegen zu gehen und das genießen zu können.

[00:10:32] **Ralf Böhm:** Jetzt im Nachgang, ich greife schon ein bisschen vor, du hast das aufgearbeitet, hast das Video angeschaut, hast da sicherlich viel mit dem Sicherheitsträger darüber diskutiert und sowas. Da ist jetzt auch nichts Negatives bei dir hängen geblieben, wo du dann sagst, hm, das hätte ich lieber jetzt nicht gewusst.

[00:10:50] **Lucian Haas:** Hm. Ich habe es vor unserem Podcast auch nochmal gesehen, das Video. Natürlich ist es schon, wie soll ich sagen, ich muss schon zwei-, dreimal schlucken, wenn ich das sehe. Und ich werde es mir auch nicht regelmäßig ansehen, ja. Aber ich habe es sozusagen in einem Ordner, der heißt Giftschränk, bei mir auf dem PC abgelegt.

[00:11:08] **Ralf Böhm:** Da musst du auch noch zwei Passworte davor eintippen, damit du da dran kommst, oder?

[00:11:12] **Lucian Haas:** Ja, ja. Und ich, es ist gut aufgehoben und ich weiß, wo es ist und ich gucke es mir nicht täglich an.

[00:11:19] **Ralf Böhm:** Damit die Leute, die jetzt zuhören, das trotzdem ein bisschen nachvollziehen können, was war denn das genaue Manöver, was du da geflogen bist? Und wo lag vielleicht, wenn man es überhaupt so analysieren kann oder aus der Analyse mit deinem Sicherheitstrainer dann rausgekommen ist, wo lag denn dann vielleicht der Fehler dabei?

[00:11:38] **Lucian Haas:** Also das Manöver, was ich geflogen bin, war ein beschleunigter Klapper. Ich habe, das war das zweite Manöver in dem Flug, ich bin davor eine Spirale auf links geflogen, die war ordentlich, die war gut. Und habe dann noch den beschleunigten Klapper geflogen. Ich habe das Manöver unterschätzt, ich bin vorher den unbeschleunigten Klapper geflogen, der war gut zu handhaben. Das Wegdrehen des Schirmes konnte ich gut handhaben.

Das war für mich sozusagen eher ein alltägliches Manöver, was nicht kritisch war. Und dass der beschleunigte Klapper sich derart unterscheidet, habe ich einfach unterschätzt, die Radikalität, die dann entsteht. Der Schirm ist nach links weggefliegen. Der Schirm ist nach links weggedreht, also links gezogen. Ich war ein Beschleuniger. Ich hatte dann in meinem Habitat noch einen zweiten Piloten gesehen, Thermik möglicherweise etwas abgelenkt hat oder meine Aufmerksamkeit ein Stück weit von meinem Manöver weggenommen hat.

[00:12:32] Und habe dann nach dem Klapper einen Gegenklapper kassiert, der noch radikaler war als der Klapper, den ich eingeleitet hatte. Und im Flug ist dann aus der Linksdrehung eine Rechtsdrehung geworden. Der Trainer hat am Funk richtig reagiert. Ich habe diesen Drehrichtungswechsel, wenn ich es jetzt sehe, nicht realisiert und überhaupt nicht ansatzweise darauf reagiert. So ein bisschen wie das Kaninchen vor der Schlange. Und habe also den Drehrichtungswechsel nicht registriert und bin dann natürlich mit zwei Klappern quasi in einer relativ radikalen Steilspirale dann Spiralsturz übergegangen.

[00:13:16] **Ralf Böhm:** Kaninchen vor der Schlange, sagst du. Bist du jemand, der auch sonst quasi in Stresssituationen einfriert? Also weißt du sowas von dir einfach von der Psyche her? Es gibt ja so die unterschiedlichsten Reaktionstypen auch von Leuten, die dann wirklich quasi Freeze machen und sagen so, ich bewege mich jetzt nicht mehr. Die anderen, die wirklich wegrennen vor einer Situation und die anderen, die dann sehr besonnen dann teilweise noch handeln und so.

[00:13:41] **Lucian Haas:** Eigentlich nicht. Eigentlich bin ich der Typ, der das bis zum Ende dann macht. Der durchsteht und nicht wie das Kaninchen vor der Schlange sitzt und da gelähmt auf irgendein Ende wartet, sondern ich bin eigentlich der, der agiert und reagiert und tut und macht.

[00:13:56] **Ralf Böhm:** Hat dich das dann gewundert, so ein Video zu sehen, wo du siehst, hey, der ruft Rettung raus, Rettung raus und du reagierst eigentlich sekundenlang nicht?

[00:14:06] **Lucian Haas:** Also ich habe da vier Sekunden nicht reagiert, bevor ich eingeschlagen bin. Ich weiß nicht, ob ich auf dem Weg, ob mein Bewusstsein schon getrübt war. Durch die Rotation. Ich weiß es schlichtweg nicht. Ich frage mich, was sind die Gründe dafür? Möglicherweise habe ich den Rettergriff nicht greifen können. Möglicherweise war die Zentrifugalkraft so hoch, dass ich da nicht sauber rankam. Ich weiß es nicht. Und damit habe ich auch meinen Seelenfrieden gefunden.

[00:14:34] **Ralf Böhm:** Von der Analyse, die du da gemacht hast, auch mit dem Sicherheitstrainer zusammen, habt ihr irgendwie einen Fehler vielleicht identifiziert? Einen Flugfehler, den du da gemacht hast? Einen Steuerfehler? Um vielleicht das, die Situation, den Verhängen, den du dann auch hattest, irgendwie eben es gar nicht dorthin kommen zu lassen?

[00:14:53] **Lucian Haas:** Also wir haben uns das gemeinsam angesehen. Ich glaube auch der Trainer vom Aachensee war heilfroh, dass ich lebend aus der Sache rausgekommen bin. Wir konnten keinen direkten Fehler ausmachen, außer dass ich auf die Ansagen über Funk nicht reagiert habe.

[00:15:11] Also er hat ja mehrfach dann gesagt, dass ich die linke Bremse nehmen soll, die linke Bremse nehmen soll. Ich weiß auch nicht, ob der Ohrhörer möglicherweise aus meinem Ohr rausgerutscht ist. Ich weiß es einfach nicht.

[00:15:22] **Ralf Böhm:** Kann passieren. Ja, ja, ja. Wenn du dich eh nicht mehr daran erinnern kannst. Und das, was man auf dem Video dann hört als Ton, ist ja auch einfach der an der Kamera abgenommene Ton vom Funk, der dann da übertragen wird. Man weiß natürlich nicht, was davon dann überhaupt bei dir angekommen ist. War das denn der erste beschleunigte Klapper, den du überhaupt jemals geflogen bist?

[00:15:42] **Lucian Haas:** Ich bin in einem Sicherheitstraining im Jahr davor auch einen beschleunigten Klapper geflogen. Allerdings mit einem anderen Schirm. Mit einem Geo 6. Also ein Low B. Und

[00:15:51] **Ralf Böhm:** was war das jetzt für ein Schirm?

[00:15:52] **Lucian Haas:** Das war ein Swift 6, auch von Ozon. Ein High B. Und der beschleunigte Klapper mit dem Geo war auch gut zu handhaben und zu managen. Allerdings glaube ich, dass ich ihn nicht so, wie soll ich sagen, so radikal eingeleitet habe. Also ich habe den Klapper jetzt schon ordentlich runtergezogen. Und da war er auch ordentlich

vom Flügel. Also vielleicht hätte ich ihn etwas ruhiger einleiten sollen.

[00:16:20] **Ralf Böhm:** Ja, aber ich meine, im Sicherheitstraining sagt man ja auch einfach mal, man will einfach mal probieren, was geht und wie ein Schirm reagieren kann. Und wie er vielleicht auch heftig reagieren kann. Und nicht nur, dass man so einen 30 % beschleunigten Klapper zieht und sagt, ja, guck mal, ich habe einen beschleunigten Klapper gezogen. Sondern es ist ja auch eigentlich sinnvoll zu sehen und es zu erleben, wie so ein Schirm dann abgehen kann. Du hast nur das Pech gehabt, dass der Boden bzw. der See in dem Fall dir schon relativ schnell nahe kam. Dem ist

[00:16:48] **Lucian Haas:** so, ja, genau.

[00:16:50] Und 50 Meter mehr Höhe hätten die Sache völlig entschärft und ich wäre einfach nur mit der Rettung ins Wasser gefallen, ja.

[00:16:58] **Ralf Böhm:** Würdest du jetzt mit der Aufarbeitung und sowas wieder einen beschleunigten Klapper fliegen in einem Sicherheitstraining? Oder ist das was, wo du sagst so, ich glaube, das wäre etwas, das will ich einfach nicht mehr?

[00:17:13] **Lucian Haas:** Ich würde mich an die Sache herantasten. Ich werde wieder ein Sicherheitstraining besuchen. Dem ist so. Und der beschleunigte Klapper ist jetzt nicht das erste Manöver, was ich im Sicherheitstraining fliegen würde. Ich würde mich an die Sache herantasten, aber ich würde ihn nicht von vornherein abwählen. Nein, den fliege ich wieder in meinem Leben.

[00:17:28] **Ralf Böhm:** Das heißt, von deinen drei Projektphasen, Projektphase 3 hieß Fliegen, da bist du auch schon wieder angekommen.

[00:17:37] **Lucian Haas:** Genau. Ich bin in dieser Projektphase angekommen. Ich bin am 16.10. letzten Jahres wieder geflogen an meinem Hausberg oder an meiner Hauskante. Und bin dort fast allein gewesen mit einem guten Freund. Und habe meinen alten Schirm, also den GEO ausgepackt und habe auch nicht das Liegegurtzeug genommen, sondern ein Sitzgurt. Und habe mich dort an der Kante hingestellt, habe den Schirm aufgezogen und bin eigentlich geflogen wie immer. Ich habe dann erstmal nur einen Abgleiter gemacht und war sehr froh, aber das war schon ein Tag, der sehr bedeutend war. Und ich war froh, dass ich den Schirm wieder aufziehen konnte, dass ich das Gefühl für den Schirm hatte, keine Angst hatte.

[00:18:24] Ich wusste nicht, was in dieser Situation passiert, ob ich da möglicherweise, naja, nicht in Tränen ausbreche, aber irgendwelche Sachen hochkommen. Ich bin eigentlich ab dem 16.10. letzten Jahres wieder geflogen wie davor.

[00:18:39] **Ralf Böhm:** Das war dann quasi sechs Wochen nach deinem Unfall oder fünf Wochen nach deinem Unfall. Genau. Also relativ bald danach.

[00:18:44] **Lucian Haas:** Ja, genau. Hattest

[00:18:46] **Ralf Böhm:** du da schon diese Aufarbeitung mit dem Sicherheitstrainer gemacht oder hast du auch das Video schon gesehen? Nein. Sondern da bist du quasi noch mit fehlender Erinnerung an das Ganze eigentlich an den Start gegangen?

[00:18:57] **Lucian Haas:** Mit einer Ungewissheit. Ich hatte nur die Beschreibung der Kameraden, die mit waren im Sicherheitstraining. Ich hatte es nur vom Hörensagen, die den Unfall also live erlebt hatten. Das hatte ich in Ohren. Ich hatte also nur die akustische Beschreibung dieser Dinge. Gesehen hatte ich es zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Das haben wir erst vor Weihnachten gemacht.

[00:19:15] **Ralf Böhm:** Glaubst du, das hat dir vielleicht sogar geholfen? Eben diese Bilder nicht gesehen zu haben und dann vielleicht auch bei so einem ersten Start und sowas nicht vor Augen zu haben, sondern eigentlich mit so einem weißen Blatt Papier da zu stehen und zu sagen, okay, da ist was passiert, aber ich fühle mich jetzt eigentlich gut. Jetzt probiere ich einfach mal.

[00:19:33] **Lucian Haas:** Jetzt, wo du mich fragst zu diesem Ding, klingt das logisch. Und ich glaube, die Reihenfolge ist im Nachgang betrachtet die richtige gewesen. Das Video sozusagen als zweite Stufe zu nehmen, der Aufarbeitung.

Und vorher schon mal einen Flug zu wagen.

[00:19:46] **Ralf Böhm:** Es gibt ja häufiger, dass Leute so sagen, auch wenn man vom Feld fährt, am besten steigst du direkt wieder auf und reite es erstmal wieder weiter, damit da nichts von hängen bleibt. Und vielleicht auch bei dir, auch wenn das jetzt nicht sofort wieder aufsteigen war, aber auf gewisse Weise ja schon. Also nach Krankenhausaufenthalt ein paar Wochen zum ersten Mal wurde wieder halbwegs wieder rausgekannt, dass du sagst, jetzt mache ich zumindest einen leichten Abgleiter.

[00:20:08] **Lucian Haas:** Ja, den Tag bin ich zweimal geflogen. Und der zweite Flug ging auch länger, eine halbe Stunde ungefähr. Also insofern war das für mich gleich wieder raus aufs Pferd, war ganz gut. Die Bedingungen waren auch ganz gut den Tag. Ich hatte zu diesem Zeitpunkt noch mit meinem Sprunggelenk so ein bisschen Probleme und habe gesagt, ich lande vielleicht doch lieber auf dem Hintern. Aber es ging alles super. Ich bin einmal oben gelandet, einmal unten gelandet. Es ging einfach wieder. Und es war, glaube ich, gut, jetzt im Nachgang das Video erst später zu sehen. Das haben wir uns im Dezember mal zusammen angesehen.

[00:20:40] **Ralf Böhm:** Das heißt, davor hattest du schon eine ganze Reihe von Flügen wahrscheinlich gemacht?

[00:20:43] **Lucian Haas:** Davor hatte ich schon eine ganze Reihe von Flügen. Ich bin dann regelmäßig wieder geflogen ab Oktober. Bist du dann für die Aufarbeitung extra wieder zum Achensee gefahren? Ja, ich bin extra zum Achensee gefahren. Das war mir wichtig. Ich stand auch die ganze Zeit mit dem Trainer in Kontakt und wir hatten das vereinbart. Und ich hatte, genau wie ich diese Projektphasen, die du vorhin genannt hattest, hatte ich mit ihm sozusagen drei Dinge so ein bisschen verbal vereinbart. Wir arbeiten das Video gemeinsam auf. Wir gehen gemeinsam fliegen und wir essen hinterher noch zusammen irgendwo zusammen was Leckeres. Und zum Fliegen und zum Essen ist es noch nicht gekommen, aber ich bin guter Dinge, dass wird noch stattfinden.

[00:21:25] **Ralf Böhm:** Hat dieser Sicherheitstrainer, war das für den was Ungewöhnliches, dass da jemand kommt und sagt, du, ich bin dir in See gefallen und jetzt will ich nochmal dahin kommen und du erklärst mir mal genau, was da eigentlich vorgegangen ist. Ist das was, was den selber vielleicht überrascht hat? Ich

[00:21:41] **Lucian Haas:** glaube, es hat ihn auch überrascht, was da passiert ist. Und er hat, war glaube ich auch heilfroh, dass ich wieder, wir haben uns in den Arm genommen und haben uns gefreut, dass wir uns lebendig wiedersehen. Ich glaube, der hatte auch Faxhausen und war froh, dass er mich bei Gesundheit wieder sehen kann. Ich habe das Gespräch mit ihm auch vorbereitet und meine, wir haben erst ein bisschen rumgeplänkelt und dann habe ich ihn schon gefragt, ob ich sein erster Toter gewesen wäre und er hat das bejaht. Naja. Ja. Es war glaube ich für ihn auch eine dramatische Erfahrung.

[00:22:14] **Ralf Böhm:** Was heißt, du hast das Gespräch vorbereitet, du hast dir quasi Fragen überlegt, die du ihm stellen kannst oder wie?

[00:22:20] **Lucian Haas:** Ja, ja, ja, ja, ja. Und wir haben das in Ruhe gemacht und ich wollte natürlich auch wissen, wie es ihm damit geht, weil es ist ja sein Job. Ich hatte so ein bisschen mit der Floskel mich arrangiert, das ist quasi wie ein Lokführer und jeder Lokführer statistisch betrachtet überfährt in seinem Leben zwei bis drei Jahre. Und wenn du Sicherheitstrainer bist, dann bist du ähnlich wie ein Lokführer unterwegs. Ist halt so.

[00:22:46] **Ralf Böhm:** Das heißt, mit einem Toten muss man irgendwann rechnen, meinstest du?

[00:22:49] **Lucian Haas:** Ja, aber die Widerlegung des Ganzen ist ja, dass man auch sagt, wie vielen Leuten hat der was beigebracht und möglicherweise zukünftige Unfälle verhindert. Das ist ja die positive Sache und dafür ist ja ein Sicherheitstraining da. Das ist ja das Wichtige.

[00:23:07] **Ralf Böhm:** Ja. Ja. Kann man sagen, dass du aus diesem Unfall für dich etwas Positives gelernt hast?

[00:23:15] **Lucian Haas:** Ja, durchaus. Ich habe für mich, wie gesagt, einen zweiten Geburtstag. Jeder Tag ist ein Geschenk. Ich betrachte das schon mit einer gewissen, wie soll ich sagen, zweiten Chance, ist vielleicht die falsche Beschreibung. Aber ich nehme es schon intensiver im Moment wahr und bin auch in der weiteren Ausrichtung meines Lebens, glaube ich, im Moment breiter aufgestellt. Und gucke mehr nach rechts und links und überlege, was ich so mit

dem letzten Lebenstrittel noch anfangen.

[00:23:45] **Ralf Böhm:** Das heißt, so ein Unfall rüttelt dann nicht nur die Fliegerkarriere durch, sondern das ganze Leben im Grunde. Also dir geht es ja genauso gut, sage ich jetzt mal wieder, wie vorher so ungefähr. Aber es ist trotzdem so, dass du sagst, hallo, wach, was auch immer, guck mal, was da noch geht.

[00:24:01] **Lucian Haas:** Genau. Also ich habe so eine Floskel, dass ich sage, also Schriftgröße drei und vier lese ich in meinem Leben nicht mehr. Manche Briefe muss ich jetzt nicht gleich am ersten Tag aufmachen.

[00:24:12] **Ralf Böhm:** Also alles Kleingedruckte mal weglassen, nur noch das Wichtige. Genau. Obwohl im Kleingedruckten ja manchmal die wichtigen Details dann auch wieder drinstehen oder sowas.

[00:24:23] **Lucian Haas:** Ja, da muss man geschickt agieren und muss Leute finden, die das für einen lesen.

[00:24:28] **Ralf Böhm:** Was hat sich denn dadurch schon in deinem Leben, außer dass du sagst, ich gucke jetzt ein bisschen mehr nach hinten, aber hat sich da schon wirklich was geändert?

[00:24:36] **Lucian Haas:** Noch nicht so ganz. Also ich überlege. Ja. Wie geht es mit meinem Job weiter? Möglicherweise muss ich an der Schraube drehen. Wie soll ich es formulieren?

[00:24:50] Wie agiere ich mit meiner Familie? Nehme ich die ernster? Mache ich die schönen Dinge des Lebens? Ziehe ich einfach im Moment vor und sage eben, was ist mir wichtig? Mit was möchte ich mich beschäftigen? Wie möchte ich meine Tage verbringen? Und am Anfang hatten wir Konflikte. Ich habe kurz das Buch von Harald Welser mal gesagt. Und der hatte in seinem Buch eine interessante Redewendung, die ich mir angenommen habe. Wie wollen wir gelebt haben werden? Futur 2 ist so ein Projekt. Und was soll eigentlich mal auf deinem Grabstein stehen? Soll da drauf stehen, er war ein fleißiger Projektmanager, der jeden Tag um acht sein Tagwerk begonnen hat? Oder er war ein Familienmensch und hinterlässt viele Freunde und hatte viele gemeinsame Erlebnisse?

[00:25:39] Hat Bäume gepflanzt oder was auch immer getrieben, ja?

[00:25:43] **Ralf Böhm:** Apropos Familienmensch. Ich kenne ein paar Leute, die nicht solche Unfälle, aber vielleicht auch nicht so schöne Erlebnisse beim Fliegen hatten. Die dann aufgrund dessen entschieden haben, nee, das kann ich meiner Familie, also dieses Risiko, was man dort mit der Fliegerei eingeht und sowas, das kann ich meiner Familie nicht antun. Hast du dir solche Gedanken auch mal gemacht oder?

[00:26:07] **Lucian Haas:** Dem ist so. Also ich habe schon gesagt, was mute ich den anderen eigentlich zu? Was will ich sein? Will ich ein ambitionierter Leistungspilot sein? Möchte ich ein Hobbypilot sein oder ein Urlaubspilot?

[00:26:21] Ich habe auch in meiner Geschichte geschrieben, meine Frau hat milde mit mir geschimpft, weil sie eine ganz liebe ist. Naja, die Sachen nicht so dramatisch ausleben kann. Und ich habe für mich beschlossen, dass ich dann eher so ein Hobbypilot bin, der schon jede Möglichkeit zum Fliegen nimmt. Aber diese Leistungsorientierung würde ich jetzt für mich abwählen und würde nicht dieser Hype folgen, höher, schneller, weiter und würde mich da etwas ruhiger bewegen. Denn, wie soll ich es formulieren, also ich habe mich mit dem eigenen Tod dann schon auseinandergesetzt und eigentlich ist der eigene Tod nur für die anderen richtig schrecklich. Für einen selbst ist es kein Problem, das ist vorbei. Und habe für mich auch reflektiert, dass ich, wenn ich denn gestorben wäre, in meinem Leben so viel Schönes erlebt habe und nichts ausgelassen habe, eine wirklich prima Zeit hatte bisher.

[00:27:15] Und alles, was jetzt beginnt, ist Bonusmaterial.

[00:27:19] **Ralf Böhm:** Bonusmaterial, das ist schön. Nochmal zu deiner Familie zurück. Es war aber nicht so weit, dass du gesagt hast, ich würde aufhören. Also da bedeutet dir das Fliegen schon so viel?

[00:27:31] **Lucian Haas:** Also das Fliegen hat einen Stellenwert in meinem Leben. Dass ich eigentlich sage, ich bin Gelegenheitsflieger und fliege bei jeder Gelegenheit, die sich bietet. Dieser Zustand vom Fußgänger zum Vogel zu werden oder zu fliegen, ich glaube, das ist für uns alle ein riesen Erlebnis, wie wir mit minimalistischen Mitteln in die Luft kommen. So schlimm war mein Unfall dann doch nicht.

[00:27:52] **Ralf Böhm:** Du fliegst ja noch gar nicht so lange, wenn ich das gesehen habe. Ich glaube vier Jahre sind es jetzt so was. Genau. Was hat dich überhaupt dazu getrieben, noch in deinem Alter? Wie alt bist du jetzt?

[00:28:04] **Lucian Haas:** Ich glaube

[00:28:04] **Ralf Böhm:** 58, ne? Ne, ich bin 54 im Moment. Sorry, 54. Aber was hat dich da getrieben, dann mit 50 noch das Fliegen anzufangen?

[00:28:13] **Lucian Haas:** Also ich habe als Jugendlicher mal Flugmodellbau gemacht und das Fliegen hat mich immer fasziniert. Und das war dann zu meinem 49. Geburtstag, habe ich mir von meiner Frau einen Tandemflug schenken lassen. Das war initial, das war in Sölden und das war der Start wie bei vielen. Da habe ich gesagt, das muss ich auch noch machen. Und ich weiß nicht, ob das jetzt Midlife-Crisis sind oder was auch immer. Ob sich 50-Jährige dann ein Motorrad kaufen oder eine jüngere Frau suchen oder mit Fliegen anfangen. Ist halt so.

[00:28:45] **Ralf Böhm:** Was gibt dir das Fliegen?

[00:28:47] **Lucian Haas:** Es ist herrlich, einfach selbstbestimmt die Natur draußen zu erleben. Und in meinem Berufsleben bin ich sehr strukturiert und bin sehr versucht zu steuern. Und beim Fliegen. Dieses kleine Fenster, dieses Wetterfenster zu nutzen. Der Wind muss aus der richtigen Richtung kommen. Es muss passen, die richtige Stärke haben. Und das wird es dann außen bestimmt. Und dass man beim Fliegen auch so viele Leute trifft, die genauso agieren. Und die einfach in der Haltung und Stimmung dazu genauso agieren. Und sagen, okay, es ist jetzt nicht verhandelbar. Es ist nicht mit Kompromissen. Ich weiß nicht. Also letzte Woche auch unterwegs.

[00:29:31] Und man trifft andere Piloten und die sagen, ja, wir gehen heute fliegen. Da muss man sich nicht erklären. Und in unserer heutigen Zeit, ich erlebe es oder wir erleben es, glaube ich, alle in so einem privaten Umfeld.

[00:29:44] Diese Multioptionsgesellschaft, in der wir leben. Man macht dies, man macht jenes. Die existiert beim Fliegen nicht. Entweder ich gehe fliegen oder ich lasse es.

[00:29:51] **Ralf Böhm:** Also 100 % Commitment im Grunde. Genau.

[00:29:56] Nun hast du gesagt. Du willst nicht mehr so leistungs - oder denkst jetzt nicht mehr so leistungsorientiert beim Fliegen. War es denn denn davor so in deiner vierjährigen Fliegerkarriere, dass du schon auch Ehrgeiz entwickelt hast? Und sagtest, ich will höher, schneller, weiter?

[00:30:12] **Lucian Haas:** Ich glaube, ich würde lügen, wenn ich dem nicht unterliegen würde oder das Einfluss auf mich hätte. Man guckt natürlich schon auf andere Piloten. Was die machen, was fliegen die für Material. Die sind einfach einen Tick höher. Wir fliegen im Flachland. Und da ist neben dem fliegerischen Können, glaube ich, auch das Material entscheidend. Und bringt dann noch den Leistungsvorteil, den man dann eben mitnimmt im Flachland.

[00:30:36] **Ralf Böhm:** Und von daher meinst du auch mithalten zu müssen. Und hast dann gesagt, okay, ich steige zum Beispiel auf einen High-B um und fliege dann mit dem.

[00:30:44] **Lucian Haas:** Genau. Also es war sozusagen an der Zeit. Ich habe überlegt, tue ich es und habe mich dazu entschlossen. Bin ja auch relativ viel geflogen. Und fühlte mich eigentlich dazu in der Lage. Wenn ich im Nachgang reflektiere, weiß ich nicht, ob all die Piloten, die mit höherklassigem Material unterwegs sind, wissen, was sie dort eigentlich tun. Und wir unterliegen wahrscheinlich auch so einem leichten Hype der Hersteller und der allgemeinen Strömung. Und dem höher, schneller, weiter. Das ist halt so drin.

[00:31:20] **Ralf Böhm:** Du hast gerade gesagt, Flachland fliegen. Also du

[00:31:23] **Lucian Haas:** kommst wo genau her? Ich komme aus der Nähe von Halle. Und die nächste Möglichkeit zum Fliegen ist das Laucher. Das ist nur eine Sorin-Kante mit gut 100 Meter Überhöhung hier im Flachland. Und da geizt man natürlich mit jedem Meter Höhe.

[00:31:40] **Ralf Böhm:** Und da hat man mit einem leistungsstärkeren Schirm aus deiner Sicht Vorteile?

[00:31:45] **Lucian Haas:** Ja, ich glaube, es ist so. Wenn ich mir meine Flugstatistik angucke, ist es so, dass mit einem höherklassigen Schirm, die Zahl der Top-Landungen, die ich hatte, war mit dem höherklassigen Schirm höher als mit dem GEO vorher.

[00:32:01] **Ralf Böhm:** Aber jetzt bist du wieder auf den GEO zurückgestiegen.

[00:32:04] **Lucian Haas:** Genau. Also ich habe es so ein bisschen salopp formuliert. Der alte Freund ist wieder aufgetaucht. Ich hatte ihn liegen und wir fliegen wieder. Und ich hege und pflege ihn. Und wir passen gut zusammen. Und wir werden noch eine gute Zeit miteinander haben.

[00:32:20] **Ralf Böhm:** Geht es dir da nicht so, vielleicht ein bisschen abzusagen? Ich habe es jetzt ja schon mal gekostet, was für eine Leistung dann der Swift 6 in dem Fall gebracht hat. Oder ich konnte häufiger oben Top landen oder sowas. Meinst du nicht, es kann dir demnächst passieren, dass du unten stehst und denkst so, vielleicht mit dem Swift wäre mir das heute nicht passiert oder so?

[00:32:39] **Lucian Haas:** Nö, das ist nicht der Fall. Ich scheue mich nicht vom Hochlaufen. Es ist halt so, wie es ist. Ob nun oben oder unten landen, ist am Ende Schnurz. Der Weg hoch ist einfach nur ein Training für den nächsten Marathon. Okay.

[00:32:52] **Ralf Böhm:** Das heißt, du hast deine Leistungsnadel ein bisschen anders orientiert jetzt.

[00:32:57] **Lucian Haas:** Ich denke. Also dieser Unfall hat das schon ein bisschen relativiert. Und ich habe auch vorher schon riskante Toplandungen abgewählt und bin aus Sicherheitsgründen einfach unten gelandet. Weil es einfach mir einfacher erscheint, die 20 Minuten wieder hochzulaufen oder mich von einem Freund abholen zu lassen, als möglicherweise oben irgendwie einzustraucheln und mir was zu tun. Und dann längere Zeit. Ja, mich fliegen zu können.

[00:33:24] **Ralf Böhm:** Das sind jetzt so die Lehren, die du für dich aus deinem Vorfall gezogen hast. Was können denn andere Leute für Lehren ziehen oder auch deine Fliegerkollegen in Laucher, wenn du mit denen darüber sprichst? Also was ziehen die aus dem, was du denen erzählst, beziehungsweise was sie vielleicht auch selber beobachtet haben und so was? Wie gehen quasi deine Flieger Community damit um und was lernt die da draus?

[00:33:46] **Lucian Haas:** Also das ist ziemlich spannend. Wir waren ja in einem Sicherheitstraining aus unserem Verein. Sechs Piloten waren in dem Sicherheitstraining und wir haben danach auch schon darüber gesprochen. Und es war in dem Training auch ein zweiter Zwift mit einem Piloten, der dann ins Wasser gegangen ist an der Rettung mit einem ähnlichen Manöver, der auch einfach überfordert war in der Situation, die entstanden ist. Wir haben da schon drüber gesprochen und es hat sich da schon, wie soll ich sagen, so ein innerer Zirkel gebildet, der für sich noch mal ein bisschen relativiert. Und über die Gefahren, beziehungsweise das Risiko spricht und sich da austauscht. Ist

[00:34:25] **Ralf Böhm:** dein Kollege dann mit seinem Zwift 6, ist der auch wieder zurückgestiegen und hat gesagt, nee, die Kiste ist mir dann doch zu heiß, vielleicht sollte ich ein Low Bay fliegen oder was auch immer?

[00:34:34] **Lucian Haas:** Der fliegt den Zwift noch, aber ich glaube, so ein bisschen grummelt es in ihm.

[00:34:40] **Ralf Böhm:** Nun können ja auch niedrigere oder niedriger klassifizierte Schirme auch manchmal zur Sau werden. Also theoretisch könnte so ein Vorfall mit Verhänger und so einem Spiralsturz und sowas ja auch mit einem Low Bay passieren.

[00:34:56] **Lucian Haas:** Ja, mir kann aber auch ein Dachziegel auf den Kopf fallen, wenn ich aus dem Haus trete. Also das Risiko ist geringer, aber die Lust und die Freude am Fliegen wiegt dieses Risiko auf. Das nehme ich in Kauf. Ja, dem ist so.

[00:35:09] **Ralf Böhm:** Worauf freust du dich in deinem zweiten Fliegerleben?

[00:35:12] **Lucian Haas:** Dass die Saison startet, dass wir fliegbare Tage haben. Und dass die Saison startet, dass wir fliegbare Tage haben. Dass ich schöne Touren dieses Jahr unternehme. Das Jahr mit vielen schönen Flügen und Flugerlebnissen verbinde. Und es ist ja nicht nur das Fliegen alleine. Es ist der Aufenthalt draußen. Es sind Reisen, die man unternimmt. Es sind fremde Vereine, die man kennenlernt. Flieger an irgendwelchen Hotspots. Das sind alles

Begegnungen, die Freude schaffen und die eine klare Bereicherung sind.

[00:35:40] **Ralf Böhm:** Planst du so ein Fliegerjahr auch als Projekt mit verschiedenen Phasen?

[00:35:45] **Lucian Haas:** Ja, natürlich. Dem ist so, ja. Wir haben letztes Jahr auch in so einer Clique eine Frühjahrsstour unternommen. Es wird auch dieses Jahr wieder so sein, dass wir rumziehen und einfach mal losfahren. Und dort sind, wo wir fliegen können. Und das sind dann eben auch Freunde, die ich da habe. Wie wir alle Flieger irgendwie Freunde sind. Die einfach sagen, wir fahren Richtung Süden und ob wir jetzt in Kössen fliegen oder am 12er oder ob wir nach Bassano fahren, das ergibt sich auf dem Weg dorthin.

[00:36:20] **Ralf Böhm:** Und lokal bei dir? Also jetzt in Laucher, gibt es da irgendwelche noch Ziele, die du dafür hast, was an deiner Kante da möglich sein soll?

[00:36:28] **Lucian Haas:** Also fliegerisch habe ich dort, glaube ich, schon alles erlebt. Jetzt muss ich überlegen. Wir fliegen dort in einer guten Truppe. Es macht Spaß, diese Leute dort zu treffen. Und jedes Mal, wenn man dort ist und an dieser Kante steht und ins weite Land blickt, ist es schon wie ein Tag Urlaub. Das Ziel für dort wäre vielleicht, die Truppe, die wir dort haben, noch so ein bisschen mehr, ich sag mal, das Vorher und Nachher etwas zu gestalten. Wir haben da also ein Vereinsgelände. Wir haben dort auch ein Gebäude stehen. Wir haben dort quasi einen Campingplatz mit einer Feuerstelle. Dieses Ganze zu beleben und mehr zu nutzen. Und das Drumherum ein bisschen auszuschnücken. Das wäre nochmal so. Für den Verein, glaube ich, auch eine ziemlich gute Sache.

[00:37:15] **Ralf Böhm:** Ich habe gelesen, ihr feiert in eurem Verein in diesem Jahr ein großes Jubiläum.

[00:37:19] **Lucian Haas:** Genau. In diesem Jahr haben wir ein Jubiläum. 100 Jahre Fliegen in Laucha. Und wir haben ein Jubiläum, 30 Jahre Flugtage in Laucha. Also vor 100 Jahren hat das Fliegen in Laucha begonnen mit den Segelfliegern. Es war neben der Wasserkuppe in der Rhön der zweite Hotspot in Deutschland, an dem mit rudimentären Mitteln die Fliegerei begonnen hat.

[00:37:39] **Ralf Böhm:** An der Kante, wo ihr jetzt mit Gleitschirm fliegt, sind die damals vor 100 Jahren schon mit dem Segelflugzeug hin und her gesohrt.

[00:37:47] **Lucian Haas:** Genau. Dem ist so. Und es gab auch in den 50er Jahren, glaube ich, einen Weltrekord, dass da einer 24 Stunden geflogen ist. Es gibt da auch eine Beschreibung darüber, wie der dann mit irgendwelchen Feuern in der Nacht an der Kante mit dem Segelflugzeug hin und her gesohrt ist. Irre. Und es gibt auch Videos, wie dann die Segelflieger da vor 100 Jahren, mit Gummiseilen gestartet wurden. Einer saß drauf, hatte vielleicht ein, zwei Minuten mit dem Abgleiter der Freude und 20 Leute mussten dann mit irgendwelchen Mitteln da diesen Flieger wieder hochbringen. Ja, irre.

[00:38:23] **Ralf Böhm:** Was steht dann an zu 100 Jahre Laucha? Was ist da ein großes Fliegerfest, was ihr plant? Also

[00:38:28] **Lucian Haas:** am 9. Mai finden die Flugtage in Laucha statt. Die finden dieses Jahr zum 30. Mal statt. Und das ist immer ein ziemlich großes Volksfest, was dort stattfindet. Wir als Gleitschirmflieger haben das schon. Wir haben da so ein bisschen ein Kloß im Hals, weil das natürlich von den Flächenfliegern, also von den Segelfliegern, Ultraleichtfliegern und Motorfliegern beherrscht wird und wir da eher so ein bisschen am Rande stehen. Das ist so, das nehmen wir hin. Mal sehen, wie es sich dieses Jahr entwickelt.

[00:38:55] **Ralf Böhm:** Das heißt aber, ihr als Verein, ihr seid ein totaler Mischverein. Das heißt, da sind Segelflieger drin und Gleitschirmflieger und Motorflieger.

[00:39:03] **Lucian Haas:** Genau, UL-Flieger, ja. Und das Witzige an diesem Verein ist, der hat im Moment ca. 70 Mitglieder. Dass wir in der Sparte Drachengleitschirm in den letzten Jahren einen guten Zulauf hatten und dass wir die Mehrheit im Verein stellen. Und das haben die anderen noch nicht so richtig verstanden. Die denken

[00:39:21] **Ralf Böhm:** noch traditionell in alten Geschichten.

[00:39:23] **Lucian Haas:** Genau, die leben noch in ihrer Welt und ich glaube, sie sind noch etwas neidischer von Gleitschirmfliegern. Die rollen immer mit den Augen, wenn ich komme und sage, der Gleitschirmflieger ist ein scheues

Reh, weil er taucht auf, wenn es passt. Und wir nehmen unsere Tüte aus dem Kofferraum und fliegen dann einfach los. Und ich glaube, dass da ein Neid zu erkennen, dass die einfach sagen, okay, wir kommen hier nicht in die Luft, wir müssen erst eine Winde aufbauen, wir brauchen mehrere Leute und die sind einfach nicht so spontan und können das so nutzen. Und eine Episode ist, zur letzten Versammlung ging es dann darum, wie viele Stunden wer wo geflogen ist. Und die Segelflieger waren froh, dass sie im Jahr 100 Stunden geflogen sind, alle zusammen. Und wir können sagen, ja, ich bin auch 100 Stunden geflogen.

[00:40:10] Aber

[00:40:10] **Ralf Böhm:** alleine dann.

[00:40:11] **Lucian Haas:** Ja, ja, ja. Und ich glaube, das ist so ein bisschen ein Neidfaktor. Aber okay, damit können wir, glaube ich, leben.

[00:40:18] **Ralf Böhm:** Wie viele Segelflieger sind schon umgestiegen oder aufgestiegen? Was heißt aufgestiegen? Also nicht nur umgestiegen, sondern sagen, als Zusatz mache ich auch noch einen Gleitschirmschein, weil dann kann ich auch zwischendurch mal fliegen gehen, wenn es mit meinem Segelflugzeug vielleicht nicht geht.

[00:40:31] **Lucian Haas:** Also das ist bei einem schon passiert. Das ist auch ein Segelfluglehrer, der einen Schein gemacht hat. Es sind auch schon mehrere Segelflieger, die mal einen Schirm in der Hand hatten und schon mal aufgezogen haben und schon mal beim Groundhandling sich an die Sache herangetastet haben. Da gibt es also Begehrlichkeiten.

[00:40:50] **Ralf Böhm:** Und bist du auch schon im Segelflieger mitgeflogen? Nein, ich

[00:40:53] **Lucian Haas:** bin aber dazu fest verabredet.

[00:40:54] **Ralf Böhm:** Das wäre ja vielleicht auch noch eine Option, wo du sagst, okay, Gleitschirmfliegen, das Risiko tue ich mir nicht an. Ich gehe lieber ruhig Segelfliegen. Wobei man jetzt drüber sprechen kann, welches Risiko größer ist, Segelfliegen oder Gleitschirmfliegen. Also

[00:41:08] **Lucian Haas:** ich habe mich schon angemeldet zu einem Flug mit einem Segelflieger, dass mich ein Freund mal mitnimmt. Der hat das auch zugesagt. Das ist derjenige, der schon, also der Fluglehrer, der einen Gleitschirmschein gemacht hat und der auch ambitioniert Gleitschirm fliegt. Dass ich umsteige auf Segelflugzeuge, halte ich für ausgeschlossen, weil dieser materielle und zeitliche Aufwand steht in keinem Verhältnis. Dieses Fliegen mit minimalistischen Mitteln ist nicht zu toppen. Also das Gleitschirmfliegen, ja. Da

[00:41:36] **Ralf Böhm:** bleibst du auch dabei. Und zwischendurch machst du höchstens mal einen Marathon noch irgendwo.

[00:41:41] **Lucian Haas:** Genau. Der Rennsteiglauf.

[00:41:47] **Ralf Böhm:** Wunderbar. Lass uns damit mal zum Ende kommen. Danke für deine tollen Erzählungen über wie du das Projekt Zurück zur Fliegerei nach einem ziemlich heftigen Aufknall auf einem See, nach heftigem Klapper beim Sicherheitstraining, dass du das überlebt hast und da dann jetzt wieder auferstanden bist in bester Fassung. Finde ich klasse. Und toll, wie du das gemacht hast.

[00:42:11] **Lucian Haas:** Ja, vielen Dank. Schön, dass du mir die Gelegenheit gegeben hast, hier die Geschichte mal zu erzählen. Und das ist ja auch Teil meiner Aufarbeitung und für mich auch ein wichtiger Punkt.

[00:42:28] **Ralf Böhm:** Das war die Episode Nummer 128 von Podz-Glitz mit Ralf Böhm. Der Originalton am Anfang des Podcasts ist übrigens ein Mitschnitt des Videos vom Absturz. Das Video selbst ist allerdings öffentlich, auf YouTube oder so, nicht verfügbar. In den Shownotes im Gleitschirm-Blog Lu-Glitz findest du aber andere weiterführende Links. Wenn dir die Folge gefallen hat, dann abonniere doch Podz-Glitz. Das geht überall, wo es Podcasts gibt. Wenn du dort auch noch ein positives Rating hinterlässt, hilfst du mit, Podz-Glitz noch bekannter zu machen. Oder erzähle direkt deinen Fliegerfreunden davon. Podz-Glitz und Lu-Glitz sind frei von bezahlter Werbung. Ich halte das so aus Überzeugung und im Sinne der Unabhängigkeit.

[00:43:14] Dennoch stecken viele Fragen. Viel professionelle Arbeit und natürlich auch Kosten in diesen Angeboten. Um sie zu finanzieren, setze ich auf das Konzept der freiwilligen Unterstützung. Wenn du bis hierhin zugehört hast, sollte der Podcast ja einen Mehrwert für dich haben. Als Förderer kannst du einfach etwas zurückgeben. Den Betrag kannst du selbst bestimmen. Ein häufig gewählter Förderbeitrag sind übrigens 60 Euro im Jahr oder umgerechnet 5 Euro im Monat. Aber egal was du zahlst. Jeder Betrag trägt seinen Teil dazu bei, dass sich Podz-Glitz und Lu-Glitz im Dienste der Gleitschirmszene auch in Zukunft betreiben und weiterentwickeln kann. Dafür sage ich danke. Alle nötigen Informationen, wie dein Förderbeitrag mich erreicht, findest du auf Lu-Glitz.blogspot.com.

[00:44:03] Dort gibt es den Menüpunkt Fördern. Lu-Glitz schreibt sich Lu-Glitz. Bis zum nächsten Mal. Fall nicht vom Himmel. Ciao. ARD Text im Auftrag von Funk

English

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

Show notes

Ralf Böhm survived a severe fall during safety training. Still seriously injured, he is forging a plan

Every flight is a flight. I heard this sentence recently in the English-language paragliding podcast Cloudbasemayhem by Gavin McClurg. It was about consciousness: when you rise into the air with a paraglider, the risk of falling always accompanies it.

We like to block that out. If it does happen, we wake up even harder into reality. Then the question arises: How do we deal with it if we have perhaps just narrowly escaped death?

One of those who can tell the story is Ralf Böhm. The 54-year-old completed a safety training at Achensee last September. On the last day of training, he lost control of his parachute during the final maneuver and then hit the water at full speed in a fully developed spiral dive.

He was admitted to the hospital with life-threatening internal injuries. A few days later, his condition was so stable that the doctors were able to give him a good prognosis for recovery.

Ralf immediately grasped the plan to want to fly again after full recovery. He defined the path there for himself as a project with several phases. One of them was to be the consistent processing of the accident.

In this episode 128 of Podz-Glitz, Ralf Böhm talks about his not-so-ordinary way of dealing with the accident experiences and the consequences: how he has now refocused both his approach to aviation and his rest of life.

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

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

Music for this episode:

Track: Nature Nuture | Künstler: Quincas Moreira

Youtube Audio Library

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
 - Podcast: <https://lu-glitz.blogspot.com/search/label/Podcast>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
 - Insta: <https://www.instagram.com/luglitz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJlU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

Links:

- LSV Laucha: <https://www.lsv-laucha.de>
- Obituary for myself: <https://www.fischerverlage.de/buch/harald-welzer-nachruf-auf-mich-selbst-9783596706457>
- "The most important flight: <https://www.cloudbasemayhem.com/212-the-most-important-flight-with-marcus-king/>

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2024/02/podz-glidz-128-projekt-aufarbeitung.html>

Transcript

[00:00:44] **Ralf Böhm:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast, stories from the cosmos of paragliding, today with Ralf Böhm and I am Lucian Haas. Everyone

[00:01:00] A flight is a flight. I heard this sentence recently in the English-speaking paragliding podcast Cloudbase Mayhem by Gavin McClurg. It was about the awareness that when you take off into the air with a paraglider, the risk of falling is always, always there. We like to block that out. But if it ever happens, we wake up even harder to reality. Then the question arises: how do we deal with that? If we've just barely escaped death? One person who can talk about this is Ralf Böhm. The 54-year-old completed an SIV training at Lake Achensee last September. On the last day of training, he lost control of his glider during the final maneuver and then hit the water at full speed in a fully developed spiral dive.

[00:01:53] He was admitted to the hospital with life-threatening internal injuries. A few

[00:02:00] A few days later, his condition was stable enough that the doctors could give him a good prognosis for recovery. Ralf immediately made the plan to fly again once he had fully recovered. He defined the path to getting there for himself as a project with several phases. One of them was to be the consistent processing of the accident. In this episode 128 of Podz-Glidz, Ralf Böhm talks about his rather unusual way of dealing with the experiences of the accident. And about the consequences. How he has since refocused both his approach to flying and his rest of his life. If you enjoy this podcast, then please support my work on it as a patron.

[00:02:46] You can find out how simple it is on my paragliding blog Lu-Glidz, specifically on the support page.

[00:02:56] Ralf, in an email last autumn you wrote to me, and I'll quote here: I've started on my own obituary. Tough nut to crack. How far along are you with your obituary?

[00:03:11] **Lucian Haas:** The obituary is finished. I've put the topic into writing and I'm done with my story. It's finished.

[00:03:20] **Ralf Böhm:** Why or how does one come up with the idea of wanting or needing to write an obituary for oneself?

[00:03:27] **Lucian Haas:** Well, I had the paraglider accident and a long time ago I read a book by Harald Welser. Obituary for Myself. And I had that book in my hands again. I had some time and started writing down my story because I thought it was a good way to process it.

[00:03:42] **Ralf Böhm:** How serious was your situation, that you were actually already thinking about death and an obituary and all that?

[00:03:48] **Lucian Haas:** I reflected on my accident with the friends who were there. And I think they were of the opinion that they'd be fishing my dead body out of Lake Achensee.

[00:03:56] **Ralf Böhm:** Now we're talking to each other. So you're not dead.

[00:04:00] **Lucian Haas:** No, of course not. You see

[00:04:00] **Ralf Böhm:** it's still vividly alive in my mind. But I want to talk to you today about that accident and what came out of it. Before we talk specifically about the accident, though, one other point. In this email you wrote to me—the email was from September 14th, which was four days after your accident.

[00:04:23] It was very interesting for me when I got this email, because you already wrote there that the accident had started a project for you. And you formulated a project goal. Do you still remember what you wrote as your goal?

[00:04:38] **Lucian Haas:** That I want to fly freely again, like I used to.

[00:04:40] **Ralf Böhm:** Exactly. And you said you want to fly without fear again. And then you immediately defined three project phases. Yes.

[00:04:49] Physical recovery, processing the accident, and flying again. So, I found this incredibly structured approach from someone who basically just jumped off the edge of death four days ago, is now lying somewhere in a hospital, writes me an email, and has already read out so precisely, "Okay, I'm going to turn this into a project and I have these milestones and all that." Do you always approach your whole life in such an organized and planned way?

[00:05:17] **Lucian Haas:** I'm a very structured person and I'm a project manager by profession. And when you do that for 25 years, it rubs off on you and carries over into your private life too. And yes, I work within these structures. I think that way and I live that way too. Yeah, that's how it is.

[00:05:33] **Ralf Böhm:** Now tell me briefly, what actually happened? How did it even come about?

[00:05:37] **Lucian Haas:** to this accident? This accident happened during a maneuver in SIV training at Lake Aachen. I flew an accelerated collapse and was overwhelmed by the result of that maneuver in its radical form. I fell into Lake Aachen, didn't get the rescue out in time, and may have also started the maneuver at an altitude that was too low for me, hitting Lake Aachen at 80 to 90 km/h without braking.

[00:06:12] **Ralf Böhm:** 80 to 90 km/h, a lot can get damaged at that speed. So, it's good that you're back on your feet now. Let's jump straight into your first project phase: physical recovery. How far along are you with that? And first off, tell me, what was actually really damaged?

[00:06:29] **Lucian Haas:** Okay, so in the end, not much was actually broken. I had a grade four splenic rupture, I'd slightly messed up my ankle, and I had a hematoma on my kidney—an internal injury. That was treated at the university clinic in Innsbruck, and they didn't have to perform surgery on me. And for what happened to me, relatively little was damaged or happened to my body. And through strict bed rest. For the first few days, they treated it, how should I put it, alternatively, and decided to leave the spleen in my body, which I really appreciate if the spleen is in the body. And I'm basically recovered and can go about my business 90 percent of the time again. The next marathon has to wait a bit, that's not until May.

[00:07:17] In that sense, I'm feeling optimistic.

[00:07:20] **Ralf Böhm:** Grade four splenic rupture. How many grades are there? Five. That means grade five, it would be completely torn through, or what do you call it?

[00:07:29] **Lucian Haas:** that? Yes, and that's the kind of injury the doctors told me that motorcyclists basically bleed out from when they fall, because so much blood goes through the spleen and you then bleed out internally very quickly. So, I just got lucky.

[00:07:42] **Ralf Böhm:** Now the spleen has grown back together. It works like before too, right?

[00:07:47] **Lucian Haas:** Everything is fine. The doctors are happy with my body and my spleen, and everything is back to the way it should be. That

[00:07:53] **Ralf Böhm:** So you didn't end up with any permanent damage from it either?

[00:07:56] **Lucian Haas:** No, I don't have any permanent damage and I'm very happy about that, and I'm basically enjoying my second birthday.

[00:08:04] **Ralf Böhm:** Okay, so Phase 1 is successfully completed. Let's move on to Phase 2. You wrote about processing the accident. From the moment the accident happened, what do you actually still remember yourself? Or now you probably know quite a lot because you've processed it. But at the time you wrote to me, what did you already know about the accident back then? Could you still remember it fully?

[00:08:30] **Lucian Haas:** No, I don't have any memory of the accident myself. From initiating the maneuver to waking up in the helicopter, I have no memory of what happened. I had this flash of an image in my head of hitting the water and the rescue boat being out on the water but not yet reaching me. However, that image was then confirmed by the video. So that's how it was. I basically have a photo in my head somehow.

[00:08:59] **Ralf Böhm:** But everything else that actually led up to it and all that, you didn't know any of that anymore?

[00:09:06] **Lucian Haas:** No, that's completely blocked out. I have no memory of it. All there were were the reports from the other passengers, who of course visited me in the hospital immediately, and what was said then. I let that sink in and process for a while. And then I met with the trainer from Achensee. I went there and we analyzed and evaluated the video together. And for me, it was already relatively clear at the beginning, it was my mistake. It's my own fault. There's no one else I can blame now or struggle with. I didn't get to the rescue in time. It was a period of about four seconds in which I, so to speak, didn't react.

[00:09:51] Whatever the reason. Maybe we'll get to that. From

[00:09:53] **Ralf Böhm:** ...this processing here, I mean, it's basically a traumatic experience. The body blocks it out, too. Have you actually even considered saying, I'll just leave it at that. I'll just let it stay blocked out. Maybe that's actually quite good for my mental health.

[00:10:14] **Lucian Haas:** I think I'm more the type who really wants to know. I dive into the matter, listen to my inner self, and I want to process it. To have my peace of mind, so to speak. I don't think suppressing it would be the right way to be able to fly free again and enjoy it.

[00:10:32] **Ralf Böhm:** Looking back now, I'm jumping the gun a bit, but you've processed it, you've watched the video, and you've certainly discussed a lot of that with the security officer and such. Nothing negative has stuck with you, where you're saying, "Hmm, I'd rather not have known that now."

[00:10:50] **Lucian Haas:** Hmm. I watched the video again before our podcast. Of course, it's already, how should I put it, I have to swallow it two or three times when I see it. And I'm not going to watch it regularly, no. But I've sort of put it in a folder on my PC called "Cabinet of Horrors."

[00:11:08] **Ralf Böhm:** You also have to type in two passwords before you can get to it, don't you?

[00:11:12] **Lucian Haas:** Yeah, yeah. And I have it well-kept, I know where it is, and I don't look at it every day.

[00:11:19] **Ralf Böhm:** So that the people listening now can still follow along a bit, what exactly was the maneuver you flew there? And where might the mistake have been, if it can even be analyzed that way, or what did the analysis with your safety trainer show as the potential error?

[00:11:38] **Lucian Haas:** So the maneuver I flew was an accelerated collapse. I did that—it was the second maneuver in the flight—I flew a left spiral before that, which was substantial, it was good. And then I flew the accelerated collapse. I underestimated the maneuver; I had flown the unaccelerated collapse before, which was easy to handle. I could handle turning the glider well. That was, for me, more of an everyday maneuver that wasn't critical. And I simply underestimated how differently the accelerated collapse behaves, the radicality that then arises. The glider flew off to the left. The glider turned away to the left, so it was pulled left. I was on a speed bar. I then saw a second pilot in my field of vision, who may have slightly distracted me from the thermals or taken my attention away from my maneuver to some extent.

[00:12:32] And then after the collapse, I took a counter-collapse that was even more radical than the collapse I had initiated. And in flight, the left turn turned into a right turn. The instructor reacted correctly on the radio. Looking back, I didn't realize this change in rotation and didn't react to it in the slightest. A bit like the rabbit in front of the snake. So I didn't register the change in rotation and then, of course, with two collapses, transitioned into a relatively radical steep spiral and then a spiral dive.

[00:13:16] **Ralf Böhm:** Rabbit in front of the snake, you say. Are you someone who also tends to freeze in stress situations? I mean, do you know that about yourself psychologically? There are all sorts of different reaction

types—people who really do just freeze and say, "I'm not moving anymore," others who literally run away from a situation, and then others who remain very composed and sometimes even still take action and stuff.

[00:13:41] **Lucian Haas:** Actually, no. I'm actually the type of person who goes through with it until the end. The one who holds out and doesn't just sit there like a rabbit in front of a snake, paralyzed, waiting for some outcome, but I'm actually the one who acts, reacts, and gets things done.

[00:13:56] **Ralf Böhm:** Did it surprise you to see a video like that, where you see him calling for help, help, help, and you don't actually react for seconds?

[00:14:06] **Lucian Haas:** So, I didn't react for four seconds before I hit. I don't know if I was already impaired on the way there, whether my consciousness was clouded by the rotation. I simply don't know. I wonder what the reasons were. Maybe I couldn't grab the rescue handle. Maybe the centrifugal force was so high that I couldn't reach it properly. I don't know. And with that, I've also found my peace of mind.

[00:14:34] **Ralf Böhm:** From the analysis you did, also with the safety instructor, did you somehow identify a mistake? A flight error you made? A steering error? Maybe something to prevent the situation, the stall you then had, from even getting to that point?

[00:14:53] **Lucian Haas:** So we looked at it together. I think the trainer from Aachensee was just relieved that I made it out of that situation alive. We couldn't identify any direct mistake, other than the fact that I didn't react to the instructions over the radio.

[00:15:11] So he said multiple times that I should take the left brake, take the left brake. I also don't know if the earpiece might have slipped out of my ear. I just don't know.

[00:15:22] **Ralf Böhm:** It can happen. Yeah, yeah, yeah. If you can't remember it anyway. And what you hear as audio on the video is just the radio audio picked up by the camera being transmitted. Of course, you don't know what actually reached you. Was that the first accelerated collapse you've ever flown?

[00:15:42] **Lucian Haas:** I also flew an accelerated collapse during an SIV training the year before. However, with a different glider. With a Geo 6. So a Low B. And

[00:15:51] **Ralf Böhm:** What kind of glider was that?

[00:15:52] **Lucian Haas:** That was a Swift 6, also from Ozon. A High B. And the accelerated collapse with the Geo was also easy to handle and manage. However, I don't think I initiated it as, how should I put it, as radically. I mean, I pulled the collapse down quite a bit. And it was also quite far from the wing. So maybe I should have initiated it a bit more calmly.

[00:16:20] **Ralf Böhm:** Yeah, but I mean, in SIV training they also just say you want to try out what happens and how a glider can react. And how it might also react violently. And it's not just about pulling a 30% accelerated collapse and saying, "Yeah, look, I pulled an accelerated collapse." It's actually useful to see and experience how a glider can then go off. You just had the bad luck that the ground, or the lake in that case, came close to you relatively quickly. It's

[00:16:48] **Lucian Haas:** So, yeah, exactly.

[00:16:50] And 50 meters more height would have completely defused the situation, and I would have just fallen into the water with the rescue, yeah.

[00:16:58] **Ralf Böhm:** Would you fly an accelerated collapse again in an SIV training as part of processing it and all that? Or is it something where you'd say, I think that's something I just don't want to do anymore?

[00:17:13] **Lucian Haas:** I would approach it gradually. I'll attend an SIV training again. That's how it is. And the accelerated collapse isn't the first maneuver I'd fly in the SIV training. I'd approach it step by step, but I wouldn't opt out of it from the start. No, I'll fly it again in my life.

[00:17:28] **Ralf Böhm:** That means, out of your three project phases, project phase 3 was flying, and you've already reached that point again.

[00:17:37] **Lucian Haas:** Exactly. I reached this project phase. I flew again on October 16th of last year at my home mountain or my home edge. And I was there almost alone with a good friend. And I unpacked my old glider, the GEO, and I didn't take the liege harness, but a seat harness. And I stood there at the edge, inflated the glider, and basically flew as usual. I just did one glide first and was very happy, but that was already a very significant day. And I was happy that I could inflate the glider again, that I had the feel for the glider, that I wasn't afraid.

[00:18:24] I didn't know what would happen in that situation, whether I might, well, not break down in tears, but if some things would come up. I've actually been flying again like before since October 16th of last year.

[00:18:39] **Ralf Böhm:** That was basically six weeks after your accident, or five weeks after your accident. Exactly. So relatively soon after.

[00:18:44] **Lucian Haas:** Yeah, exactly. You had

[00:18:46] **Ralf Böhm:** Have you already done that debriefing with the safety trainer, or have you seen the video yet? No. So you basically started out with no memory of the whole thing?

[00:18:57] **Lucian Haas:** With a sense of uncertainty. I only had the descriptions from the comrades who were there during the SIV training. I only heard it from people who had experienced the accident live. I had it in my ears. So I only had the acoustic description of these things. I hadn't seen it at that point yet. We only did that before Christmas.

[00:19:15] **Ralf Böhm:** Do you think that might have even helped you? Not having seen those images and then not having them in front of your eyes during that first jump or whatever, but actually standing there with a blank slate and saying, okay, something happened, but I actually feel good now. Now I'm just going to give it a try.

[00:19:33] **Lucian Haas:** Now that you ask me about this, it sounds logical. And I think, looking back, the order was the right one. Taking the video as a second step, the processing. And having already taken a flight before that.

[00:19:46] **Ralf Böhm:** People often say that even if you fall off, it's best to get right back on and keep riding so that nothing gets stuck. And maybe for you too, even if you didn't get back on immediately, in a way you did. So, after a hospital stay, the first time you got back out there after a few weeks, you said, "Okay, at least I'll do a light slide."

[00:20:08] **Lucian Haas:** Yeah, I flew twice that day. And the second flight lasted longer, about half an hour. So in that sense, it was right back out on the horse for me, which was quite good. The conditions were also really good that day. At that point, I was still having some issues with my ankle and thought I might prefer to land on my butt. But everything went great. I landed on top once, and on the bottom once. It just worked again. And I think it was good to see the video later on. We watched it together in December.

[00:20:40] **Ralf Böhm:** So that means you probably already did a whole series of flights before that?

[00:20:43] **Lucian Haas:** I had already done a whole series of flights before that. I then flew regularly again starting in October. Did you go back to Achensee specifically to process everything? Yes, I went to Achensee specifically. That was important to me. I was also in contact with the trainer the whole time and we had agreed on that. And just like those project phases you mentioned earlier, I had sort of verbally agreed on three things with him. We'll review the video together. We'll go flying together and then we'll go somewhere to eat something delicious together afterwards. We haven't gotten to the flying or the eating yet, but I'm optimistic that it will happen.

[00:21:25] **Ralf Böhm:** Was this unusual for the safety instructor, someone coming up and saying, "Look, I fell into the lake and now I want to go back there and have you explain exactly what happened"? Was that something that surprised him personally?

[00:21:41] **Lucian Haas:** I think he was also surprised by what happened. And he was, I think, also very relieved that I was back; we hugged and were happy to see each other alive again. I think he was also terrified and glad that he could see me healthy again. I also prepared the conversation with him, and I mean, we chatted for a bit first, and then I already

asked him if I had been his first dead person, and he confirmed it. Well, yeah. I think it was a dramatic experience for him too.

[00:22:14] **Ralf Böhm:** So you prepared for the conversation, you basically thought of questions you could ask him or what?

[00:22:20] **Lucian Haas:** Yeah, yeah, yeah, yeah, yeah. And we did it calmly, and of course I also wanted to know how he feels about it, because it's his job. I sort of settled on that phrase, it's basically like a train driver, and statistically speaking, every train driver runs over two to three people in their life. And if you're a safety trainer, then you're out there in a similar way to a train driver. That's just how it is.

[00:22:46] **Ralf Böhm:** So, you mean you have to expect a fatality at some point?

[00:22:49] **Lucian Haas:** Yes, but the counterargument to all of that is that you can also say how many people it taught something to and potentially prevented future accidents. That's the positive side, and that's what SIV training is there for. That's the important thing.

[00:23:07] **Ralf Böhm:** Yes. Yes. Could you say that you learned something positive for yourself from this accident?

[00:23:15] **Lucian Haas:** Yes, definitely. As I said, I have a second birthday. Every day is a gift. I view it with a certain, how should I put it, second chance—maybe that's the wrong description. But I'm perceiving it more intensely at the moment, and I think I'm more open-minded about the future direction of my life. I'm looking around more and thinking about what I'm going to do with this last stretch of my life.

[00:23:45] **Ralf Böhm:** That means an accident like that doesn't just shake up your flying career, but your whole life, basically. So, you're doing just as well as before, I'll say it again, more or less. But it's still like you're saying, hello, wake up, whatever, look at what's still out there.

[00:24:01] **Lucian Haas:** Exactly. I have this saying that I don't read font sizes three and four in my life anymore. I don't have to open some letters on the very first day anymore.

[00:24:12] **Ralf Böhm:** So, leave out all the fine print, just the important stuff. Exactly. Although sometimes the important details are actually in the fine print or something like that.

[00:24:23] **Lucian Haas:** Yeah, you have to be clever about it and find people who will read that for you.

[00:24:28] **Ralf Böhm:** What has actually changed in your life because of that, other than you saying you're looking back a bit more, but has anything really changed yet?

[00:24:36] **Lucian Haas:** Not quite yet. I mean, I'm thinking. Yes. What happens next with my job? I might have to turn the screw a bit. How should I put it?

[00:24:50] How do I interact with my family? Do I take them more seriously? Do I do the beautiful things in life? Do I just prioritize the present and say what's important to me? What do I want to occupy myself with? How do I want to spend my days? And in the beginning, we had conflicts. I briefly mentioned Harald Welser's book once. And he had an interesting phrase in his book that I've adopted. How do we want to have lived? Future perfect—that's a project. And what's actually supposed to be on your tombstone? Is it supposed to say he was a hardworking project manager who started his day's work every day at eight? Or that he was a family man who leaves behind many friends and had many shared experiences?

[00:25:39] Did he plant trees or did he do something else, right?

[00:25:43] **Ralf Böhm:** Speaking of being a family man. I know a few people who didn't have accidents like that, but maybe not such pleasant experiences while flying either. They then decided because of that, no, I can't do that to my family—this risk you take with flying and all that, I can't do that to my family. Have you ever had thoughts like that too?

[00:26:07] **Lucian Haas:** That's the thing. I've already said, what am I actually offering the others? Who do I want to be? Do I want to be an ambitious performance pilot? Do I want to be a hobby pilot or a vacation pilot?

[00:26:21] I also wrote in my story that my wife scolded me mildly, because she's a very sweet person. Well, she can't act out things so dramatically. And I decided for myself that I'm more of a hobby pilot who takes every opportunity to fly. But I would opt out of this performance orientation now and wouldn't follow that hype of higher, faster, further, and would move a bit more calmly. Because, how should I put it, I've already come to terms with my own death, and actually, your own death is only really terrible for others. For yourself, it's not a problem, it's over. And I also reflected for myself that if I had died, I experienced so many beautiful things in my life and didn't miss out on anything; I've had a really great time so far.

[00:27:15] And everything that starts now is bonus material.

[00:27:19] **Ralf Böhm:** Bonus material, that's nice. Back to your family again. It didn't get to the point where you said I should stop. So, flying means that much to you?

[00:27:31] **Lucian Haas:** So, flying holds a special place in my life. I'd actually say I'm a recreational pilot and I fly every chance I get. That transition from being a pedestrian to becoming a bird, or to flying—I think that's a huge experience for all of us, how we get into the air with such minimalist means. My accident wasn't actually that bad after all.

[00:27:52] **Ralf Böhm:** You haven't been flying for that long, from what I can see. I think it's about four years now. Exactly. What drove you to do it at all, at your age? How old are you now?

[00:28:04] **Lucian Haas:** I think

[00:28:04] **Ralf Böhm:** 58, right? No, I'm 54 at the moment. Sorry, 54. But what drove you to start flying at 50?

[00:28:13] **Lucian Haas:** So, I did some model aircraft building as a teenager and flying always fascinated me. And then, for my 49th birthday, I had my wife get me a tandem flight. That was the initial one, it was in Sölden, and that was the start for many people. I said to myself, I have to do that too. And I don't know if it's a midlife crisis or whatever. Whether 50-year-olds buy a motorcycle, look for a younger woman, or start flying. It's just how it is.

[00:28:45] **Ralf Böhm:** What does flying give you?

[00:28:47] **Lucian Haas:** It's wonderful, just experiencing nature out there on your own terms. And in my professional life, I'm very structured and very inclined to control things. And with flying, using this small window, this weather window. The wind has to come from the right direction. It has to fit, have the right strength. And that's determined by the outside. And that you also meet so many people while flying who act the same way. And who simply act the same way in terms of attitude and mood. And say, okay, it's not negotiable now. It's not about compromises. I don't know. So I was out last week too.

[00:29:31] And you meet other pilots and they say, yeah, we're going flying today. You don't have to explain yourself. And in our time today, I experience it—or I think we all do—in such a private environment.

[00:29:44] This multi-option society we live in, where you do this and you do that. That doesn't exist in flying. Either I go flying or I don't.

[00:29:51] **Ralf Böhm:** So, basically 100% commitment. Exactly.

[00:29:56] Well, you said you don't want to be so performance-oriented anymore—or at least you're not thinking that way about flying right now. Was it like that before, during your four-year flying career, that you already developed some ambition? Like, you'd say, I want to go higher, faster, further?

[00:30:12] **Lucian Haas:** I think I'd be lying if I said I wasn't subject to that or that it didn't influence me. Of course, you look at other pilots. What they do, what gear they fly. They're just a notch higher. We fly in the lowlands, and besides piloting skills, I think the equipment is also decisive. And it brings that performance advantage that you then take with you in the lowlands.

[00:30:36] **Ralf Böhm:** And that's why you felt you had to keep up. And you then said, okay, I'll upgrade to a High-B, for example, and fly with that.

[00:30:44] **Lucian Haas:** Exactly. So it was sort of about time. I thought about whether I should do it and decided to. I've flown quite a bit, too, and I actually felt capable of it. Looking back, I don't know if all the pilots using higher-end gear actually know what they're doing out there. And we're probably also subject to a bit of manufacturer hype and the general trend of higher, faster, further. That's just how it is.

[00:31:20] **Ralf Böhm:** You just said flying in flat country. So you

[00:31:23] **Lucian Haas:** Where exactly are you from? I come from near Halle. And the next possibility for flying is the Laucher. That's just a ridge with a good 100 meters of elevation here in the flatlands. And of course, you have to pinch every meter of height.

[00:31:40] **Ralf Böhm:** And from your perspective, does one have advantages with a higher-performance glider?

[00:31:45] **Lucian Haas:** Yes, I think that's the case. When I look at my flight stats, it's like with a higher-class glider, the number of top landings I had was higher than with the GEO before.

[00:32:01] **Ralf Böhm:** But now you've switched back to the GEO.

[00:32:04] **Lucian Haas:** Exactly. So I put it a bit casually. The old friend showed up again. I had him lying there and we're flying again. And I'm nurturing him. And we get along well. And we're going to have a good time together.

[00:32:20] **Ralf Böhm:** Don't you feel like, maybe, backing off a bit? I've already seen what kind of performance the Swift 6 delivered in that case. Or I was able to land at the top more often or something. Don't you think it could happen to you soon where you're standing at the bottom and thinking, maybe with the Swift that wouldn't have happened to me today, or something like that?

[00:32:39] **Lucian Haas:** No, that's not the case. I'm not shying away from the climb. It is what it is. Whether I land at the top or the bottom doesn't matter in the end. The way up is just training for the next marathon. Okay.

[00:32:52] **Ralf Böhm:** That means you've oriented your performance needle a bit differently now.

[00:32:57] **Lucian Haas:** I think... well, this accident has put things into perspective a bit. And I'd already started opting out of risky top landings before, just landing at the bottom for safety reasons. Because it just seems easier to me to hike back up for 20 minutes or have a friend pick me up, rather than potentially tripping up somehow at the top and hurting myself. And then being able to fly for a longer period of time.

[00:33:24] **Ralf Böhm:** So those are the lessons you've drawn for yourself from your incident. What lessons can other people, or your fellow pilots in Laucher, draw from it when you talk to them? I mean, what do they take away from what you tell them, or perhaps from what they've observed themselves? How does your flying community basically deal with this, and what are they learning from it?

[00:33:46] **Lucian Haas:** So that's pretty interesting. We were in an SIV training from our club. Six pilots were in that SIV training and we already talked about it afterwards. And there was also a second Zwiift in that training with a pilot who then went into the water during the rescue with a similar maneuver, who was also simply overwhelmed by the situation that arose. We already talked about it there and it has already, how shall I put it, formed like an inner circle that talks about the dangers, or rather the risk, and exchanges views. It is

[00:34:25] **Ralf Böhm:** your colleague with his Zwiift 6, did he also get out again and say, "No, that thing is just too hot for me, maybe I should fly a Low Bay or something"?

[00:34:34] **Lucian Haas:** He's still flying the Zwiift, but I think he's grumbling a bit about it inside.

[00:34:40] **Ralf Böhm:** Well, lower or lower-classified gliders can also sometimes get into trouble. So theoretically, an incident with a hang-up and a spiral dive or something like that could also happen with a Low Bay.

[00:34:56] **Lucian Haas:** Well, a roof tile could still fall on my head when I step out of the house. So the risk is lower, but the passion and joy of flying outweigh that risk. I'm willing to take that. Yeah, that's how it is.

[00:35:09] **Ralf Böhm:** What are you looking forward to in your second life as a pilot?

[00:35:12] **Lucian Haas:** That the season starts, that we have flyable days. And that the season starts, that we have flyable days. That I'll go on some beautiful tours this year. That I'll associate this year with many beautiful flights and flying experiences. And it's not just the flying alone. It's the time spent outside. It's the trips you take. It's the different clubs you get to know. Pilots at various hotspots. These are all encounters that create joy and are a clear enrichment.

[00:35:40] **Ralf Böhm:** Do you plan a flying year like a project with different phases?

[00:35:45] **Lucian Haas:** Yes, of course. That's how it is. Last year, we also went on a spring tour with a group of people. It'll be the same this year, where we just head out and see where we end up. And we'll fly wherever we can. And those are friends of mine, too. We're all kind of friends in the flying community. We just say, "We're heading south," and whether we fly in Kössen, at the 12er, or go to Bassano, that just happens along the way.

[00:36:20] **Ralf Böhm:** And locally with you? I mean, in Laucher, are there any specific goals you have for what should be possible at your site?

[00:36:28] **Lucian Haas:** Well, aviation-wise, I think I've experienced everything there already. Now I have to think. We fly there in a good group. It's fun meeting these people there. And every time you're there, standing on that edge and looking out over the wide countryside, it's like a day's vacation. The goal for there might be to shape the before and after of the group we have there a bit more, I'd say. So, we have club grounds there. We also have a building standing there. We basically have a campsite with a fire pit. To liven this whole thing up and use it more. And to decorate the surroundings a bit. That would be, I think, a pretty good thing for the club as well.

[00:37:15] **Ralf Böhm:** I read that your club is celebrating a major anniversary this year.

[00:37:19] **Lucian Haas:** Exactly. This year we have an anniversary. 100 years of flying in Laucha. And we have an anniversary, 30 years of flight days in Laucha. So, 100 years ago, flying in Laucha began with gliders. It was the second hotspot in Germany, alongside the Wasserkuppe in the Rhön, where aviation began with rudimentary means.

[00:37:39] **Ralf Böhm:** At the edge where you now fly paragliders, they were already soaring back and forth with gliders 100 years ago.

[00:37:47] **Lucian Haas:** Exactly. That's how it is. And I think there was also a world record in the 50s where someone flew for 24 hours. There's also a description of how he soared back and forth along the edge at night with some kind of fires. Insane. And there are also videos of how the gliders were launched with rubber ropes 100 years ago. One person sat on it, had maybe a minute or two of pure joy on the glider, and then 20 people had to use some kind of means to get that plane back up there. Yeah, insane.

[00:38:23] **Ralf Böhm:** What's on the agenda for the 100 years of Laucha? What's this big aviation festival you're planning? I mean...

[00:38:28] **Lucian Haas:** The air show in Laucha takes place on May 9th. It's happening for the 30th time this year. And it's always a pretty big public festival that takes place there. As paragliders, we've already had it. We have a bit of a lump in our throats because, of course, it's dominated by the fixed-wing flyers—so the sailplane pilots, ultralight pilots, and motorplane pilots—and we're more on the sidelines. That's just how it is, we accept it. Let's see how it develops this year.

[00:38:55] **Ralf Böhm:** But that means you as a club, you're a total mixed club. That means there are glider pilots in there, and paraglider pilots, and motor glider pilots.

[00:39:03] **Lucian Haas:** Exactly, UL pilots, yes. And the funny thing about this club is, it currently has about 70 members. We've had a good influx in the paraglider section over the last few years and we make up the majority of the club. And the others haven't really understood that yet. They think

[00:39:21] **Ralf Böhm:** still traditionally in old stories.

[00:39:23] **Lucian Haas:** Exactly, they still live in their own world and I think they're still a bit jealous of paragliders. They always roll their eyes when I come and say the paraglider is a shy deer because he appears whenever it suits him.

And we take our bag out of the trunk and just head off. And I think you can see a certain envy there, that they just say, okay, we're not getting into the air here, we have to set up a winch first, we need several people, and they're just not that spontaneous and can't use it like that. And one episode was, at the last meeting, it was about how many hours who flew where. And the sailplane pilots were happy that they flew 100 hours in the year, all together. And we can say, yeah, I also flew 100 hours.

[00:40:10] But

[00:40:10] **Ralf Böhm:** then alone.

[00:40:11] **Lucian Haas:** Yeah, yeah, yeah. And I think that's a bit of a jealousy factor. But okay, I think we can live with that.

[00:40:18] **Ralf Böhm:** How many sailplane pilots have already switched or moved up? What does "moved up" mean? So not just switched, but saying, as an extra, I'm also getting a paragliding license, because then I can go flying in between if it's not possible with my sailplane.

[00:40:31] **Lucian Haas:** So that's already happened with one person. That's also a glider instructor who got a license. There are also several glider pilots who have already held a glider in their hands, have already launched one, and have already approached the thing during ground handling. So there is some interest there.

[00:40:50] **Ralf Böhm:** And have you also flown in a glider already? No, I

[00:40:53] **Lucian Haas:** but I'm already committed to that.

[00:40:54] **Ralf Böhm:** That might also be an option where you say, okay, paragliding, I'm not taking that risk. I'd rather go for soaring instead. Although, you could argue over which risk is greater, soaring or paragliding. So

[00:41:08] **Lucian Haas:** I've already signed up for a flight in a glider that a friend is taking me on. He's agreed to it. He's the one who already, well, the flight instructor who got a paragliding license and who also flies a paraglider ambitiously. I consider it ruled out that I'll switch to gliders, because the material and time investment is just not worth it. This flying with minimalist means is unbeatable. So paragliding, yes. There

[00:41:36] **Ralf Böhm:** you're sticking with that too. And in between, you'll do a marathon at most somewhere.

[00:41:41] **Lucian Haas:** Exactly. The Rennsteiglauf.

[00:41:47] **Ralf Böhm:** Wonderful. Let's end it with that. Thanks for your great stories about how you survived the "Return to Aviation" project after a pretty heavy crash on a lake, after a severe collapse during SIV training, and how you rose again in top shape. I think that's great. And it's awesome how you did it.

[00:42:11] **Lucian Haas:** Yes, thank you very much. I'm glad you gave me the opportunity to tell the story here. And it's also part of my processing and an important point for me as well.

[00:42:28] **Ralf Böhm:** That was episode number 128 of Podz-Glitz with Ralf Böhm. By the way, the original audio at the beginning of the podcast is a recording from the crash video. The video itself, however, is not available publicly on YouTube or similar platforms. But you can find other relevant links in the show notes on the paragliding blog Lu-Glitz. If you enjoyed the episode, then please subscribe to Podz-Glitz. You can do that anywhere podcasts are available. If you also leave a positive rating there, you're helping to make Podz-Glitz even better known. Or tell your flying friends about it directly. Podz-Glitz and Lu-Glitz are free of paid advertising. I do this out of conviction and in the interest of independence.

[00:43:14] Still, many questions remain. There is a lot of professional work and, of course, costs involved in these offers. To finance them, I rely on the concept of voluntary support. If you've listened this far, the podcast should have provided some value for you. As a supporter, you can simply give something back. You can decide the amount yourself. A frequently chosen support amount, by the way, is 60 euros a year, or about 5 euros a month. But no matter what you pay, every amount contributes to ensuring that Podz-Glitz and Lu-Glitz can continue to operate and develop in the service of the paragliding scene in the future. For that, I say thank you. All the necessary information, such as how your

support contribution reaches me, can be found on Lu-Glitz.blogspot.com.

[00:44:03] There you'll find the "Support" menu item. Lu-Glitz writes Lu-Glitz. Until next time. Money doesn't fall from the sky. Ciao. ARD text commissioned by Funk

Français

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

Show notes

Ralf Böhm a survécu à une chute violente lors d'une formation de sécurité. Encore gravement blessé, il élabore un plan

Chaque vol est un vol. J'ai entendu cette phrase récemment dans le podcast de parapente anglophone Cloudbasemayhem de Gavin McClurg. Il s'agissait de la conscience : quand on s'élève dans les airs en parapente, le risque de tomber est toujours présent.

Nous aimons bien occulter cela. Si cela arrive quand même, nous nous réveillons d'autant plus brutalement dans la réalité. Alors la question se pose : comment réagissons-nous si nous venons peut-être tout juste d'échapper à la mort ?

L'un d'entre eux peut en parler, c'est Ralf Böhm. L'homme de 54 ans a suivi une formation de sécurité au lac Achensee en septembre dernier. Lors de la dernière journée de formation, il a perdu le contrôle de son parachute pendant la dernière manœuvre et s'est ensuite écrasé sur l'eau sans frein à pleine spirale.

Il a été admis à l'hôpital avec des blessures internes mettant sa vie en danger. Quelques jours plus tard, son état était si stable que les médecins ont pu lui donner un bon pronostic de guérison.

Ralf a immédiatement pris la décision de vouloir à nouveau voler après une guérison complète. Il a défini le chemin pour y parvenir comme un projet avec plusieurs phases. L'une d'entre elles devait être le traitement systématique de l'accident.

Dans cet épisode 128 de Podz-Glitz, Ralf Böhm raconte sa manière assez inhabituelle de gérer les expériences d'accident et leurs conséquences : comment il a désormais recentré à la fois son approche de l'aviation et le reste de sa vie.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : Nature Nuture | Artiste : Quincas Moreira

Bibliothèque audio YouTube

Liens Lu-Glitz :

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

Liens :

- LSV Laucha : <https://www.lsv-laucha.de>
- Éloge funèbre sur moi-même : <https://www.fischerverlage.de/buch/harald-welzer-nachruf-auf-mich-selbst-9783596706457>
- Le vol le plus important : <https://www.cloudbasemayhem.com/212-the-most-important-flight-with-marcus-king/>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2024/02/podz-glidz-128-projekt-aufarbeitung.html>

Transcript

[00:00:44] **Ralf Böhm:** Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz, des histoires du cosmos du parapente, aujourd'hui avec Ralf Böhm et moi je suis Lucian Haas. Chaque

[00:01:00] Un vol de parapente est un vol. C'est une phrase que j'ai entendue récemment dans le podcast anglophone de parapente Cloudbase Mayhem de Gavin McClurg. Il s'agissait de la conscience que, lorsqu'on s'élève dans les airs en parapente, le risque de tomber est toujours, toujours présent. On aime bien l'occulter. Mais si cela arrive, on se réveille d'autant plus brutalement face à la réalité. Alors la question se pose : comment on gère ça ? Si on vient peut-être de frôler la mort ? L'un de ceux qui peuvent en parler est Ralf Böhm. L'homme de 54 ans a suivi un cours SIV au lac d'Achensee le mois dernier. Lors de la dernière journée d'entraînement, il a perdu le contrôle de son aile pendant la dernière manœuvre et s'est ensuite écrasé sur l'eau sans aucun freinage, en spirale complète.

[00:01:53] Il est arrivé à l'hôpital avec des blessures internes mettant sa vie en danger. Quelques

[00:02:00] Quelques jours plus tard, son état était assez stable pour que les médecins puissent lui donner un bon pronostic de guérison. Ralf a immédiatement pris la décision de vouloir voler à nouveau une fois complètement rétabli. Il a défini le chemin pour y parvenir comme un projet en plusieurs phases. L'une d'elles devait être le traitement systématique de l'accident. Dans cet épisode 128 de Podz-Glidz, Ralf Böhm raconte sa manière assez particulière de gérer les souvenirs de l'accident. Et les conséquences. Comment il a désormais recentré à la fois son approche du vol et le reste de sa vie. Si ce podcast vous plaît, alors soutenez mon travail en tant que contributeur.

[00:02:46] Tu pour savoir comment ça se passe très simplement, rends-toi sur mon blog de parapente Lu-Glidz, plus précisément sur la page "soutenir".

[00:02:56] Ralf, dans un e-mail l'automne dernier, tu m'as écrit, je cite : j'ai commencé à écrire mon propre necrologe. Un sacré morceau. Où en es-tu avec ton necrologe ?

[00:03:11] **Lucian Haas:** L'éloge funèbre est terminé. J'ai mis le sujet par écrit et j'ai fini mon histoire. Elle est prête.

[00:03:20] **Ralf Böhm:** Pourquoi ou comment vient-on à avoir l'idée de vouloir ou de devoir écrire son propre éloge funèbre ?

[00:03:27] **Lucian Haas:** Eh bien, j'ai eu cet accident de parapente et il y a longtemps, j'avais lu un livre de Harald Welser. Éloge funèbre à moi-même. Et je me suis remis la main sur ce livre. J'avais un peu de temps et j'ai commencé à écrire mon histoire, parce que je me suis dit que c'était une bonne façon de faire le deuil.

[00:03:42] **Ralf Böhm:** À quel point ta situation était-elle grave, au point que tu pensais vraiment déjà à la mort, à une nécrologie et tout ça ?

[00:03:48] **Lucian Haas:** J'ai réfléchi à mon accident avec les amis qui étaient avec moi. Et je pense qu'ils étaient d'avis qu'on allait me sortir mort du lac d'Achensee.

[00:03:56] **Ralf Böhm:** Maintenant, on se parle. Donc, tu n'es pas morte.

[00:04:00] **Lucian Haas:** Non, bien sûr que non. Tu vois

[00:04:00] **Ralf Böhm:** ça me revient encore très vivement. Mais je veux te parler aujourd'hui de cet accident et de ce qu'il est devenu. Avant de parler spécifiquement de l'accident, j'ai une autre remarque. Dans cet e-mail que tu m'as écrit.

L'e-mail date du 14 septembre, soit quatre jours après ton accident.

[00:04:23] C'était très intéressant pour moi quand j'ai reçu cet e-mail, parce que tu y écrivais déjà que l'accident avait lancé un projet pour toi. Et tu y avais formulé un objectif de projet. Tu te souviens de ce que tu avais écrit comme objectif ?

[00:04:38] **Lucian Haas:** Que je veuille à nouveau voler en toute liberté, comme avant.

[00:04:40] **Ralf Böhm:** Exactement. Et tu as dit que tu voulais recommencer à voler sans peur. Et là, tu as déjà défini trois phases de projet. Oui.

[00:04:49] La guérison physique, le traitement de l'accident et reprendre l'avion. Alors, cette approche tellement structurée de quelqu'un qui vient de se sortir à peu près à quatre jours de la mort, qui se retrouve maintenant quelque part à l'hôpital, m'écrit un e-mail et s'est déjà lu avec précision : « OK, je vais en faire un projet et j'ai ces étapes intermédiaires et tout le reste ». Est-ce que tu abordes toujours ta vie de manière aussi ordonnée et planifiée ?

[00:05:17] **Lucian Haas:** Je suis quelqu'un de très structuré et je suis chef de projet de métier. Et quand on fait ça pendant 25 ans, ça finit par imprégner tout et ça se répercute aussi sur la vie privée. Et oui, je travaille avec ces structures. J'y pense et je vis aussi comme ça. Oui, c'est ça.

[00:05:33] **Ralf Böhm:** Raconte-moi rapidement, qu'est-ce qui s'est passé exactement ? Comment ça s'est produit au juste ?

[00:05:37] **Lucian Haas:** à cet accident ? Cet accident est arrivé lors d'une manœuvre pendant un cours SIV au lac d'Aix. J'ai fait un Klapper accéléré et j'ai été dépassé par le résultat de cette manœuvre dans sa forme radicale. Je suis tombé dans le lac d'Aix, je n'ai pas réussi à sortir de l'eau à temps, et j'ai peut-être aussi commencé la manœuvre à une altitude trop basse pour moi, et j'ai percuté le lac d'Aix sans freiner à 80 ou 90 km/h.

[00:06:12] **Ralf Böhm:** 80 à 90 km/h, ça peut déjà faire pas mal de dégâts. Alors, c'est bien que tu sois de nouveau sur pied. Entrons directement dans ta première phase de projet : la convalescence physique. Où en es-tu ? Et raconte-moi d'abord, qu'est-ce qui était vraiment cassé chez toi, au juste ?

[00:06:29] **Lucian Haas:** Ok, donc au final, j'ai pas eu énormément de dégâts. J'avais une rupture de la rate de grade 4, je m'étais un peu fait mal à la cheville et j'avais un hématome au rein, une blessure interne. Ça a été traité à la clinique universitaire d'Innsbruck et il n'a pas fallu m'ouvrir. Et pour ce qui m'est arrivé, il y a relativement peu de choses qui ont été endommagées sur moi. Et grâce à un repos strict au lit. Les premiers jours, on a traité ça, comment dire, de manière alternative et on a décidé de laisser la rate dans mon corps, ce que je salue beaucoup, quand la rate est dans le corps. Et je suis en quelque sorte rétabli et je peux reprendre mes activités à 90 %. Le prochain marathon devra encore attendre un peu, il n'est qu'en mai.

[00:07:17] Dans ces conditions, je suis plutôt optimiste.

[00:07:20] **Ralf Böhm:** Rupture de la rate de grade 4. Combien de grades y a-t-il ? Cinq. Ça veut dire que là, elle serait complètement déchirée, ou comment on appelle ça ?

[00:07:29] **Lucian Haas:** ça ? Oui, et c'est le genre de blessure, comme m'ont dit les médecins, à cause de laquelle les motards se vident de leur sang en principe quand ils tombent, parce qu'il y a énormément de sang qui passe par la rate et tu finis par avoir une hémorragie interne très rapide. Donc, j'ai juste eu de la chance.

[00:07:42] **Ralf Böhm:** Maintenant, la rate a repoussé. Elle fonctionne comme avant aussi, non ?

[00:07:47] **Lucian Haas:** Tout va bien. Les médecins sont satisfaits de mon corps et de ma rate, et tout est revenu à la normale. Ça

[00:07:53] **Ralf Böhm:** Ça veut dire que tu n'as pas non plus de séquelles permanentes ?

[00:07:56] **Lucian Haas:** Non, je n'ai pas de séquelles permanentes et j'en suis très content ; je fête, pour ainsi dire, mon deuxième anniversaire.

[00:08:04] **Ralf Böhm:** D'accord, ça veut dire que la phase 1 est très réussie. Passons à la phase 2. Tu as écrit : le traitement de l'accident. De ce qui s'est passé au moment de l'accident, qu'est-ce que tu en sais encore toi-même ? Enfin, maintenant tu en sais probablement pas mal parce que tu l'as traité. Mais au moment où tu m'as écrit, qu'est-ce que tu savais déjà de l'accident ? Est-ce que tu t'en souvenais encore complètement ?

[00:08:30] **Lucian Haas:** Non, je n'ai aucun souvenir de l'accident moi-même. De l'exécution de la manœuvre jusqu'à mon réveil dans l'hélicoptère, je n'ai aucun souvenir de ce qui s'est passé. J'avais une sorte de flash en tête, comme si je m'écrasais sur l'eau et que la récupération était déjà déclenchée sur l'eau mais n'avait pas encore été récupérée. Mais cette image a ensuite été confirmée par la vidéo. C'est donc bien arrivé comme ça. J'avais en quelque sorte une photo dans la tête.

[00:08:59] **Ralf Böhm:** Mais tout le reste, ce qui a causé ça et tout le reste, tu n'en avais plus aucun souvenir ?

[00:09:06] **Lucian Haas:** Non, c'est complètement effacé. Je n'en ai aucun souvenir. Il n'y a eu que les témoignages des autres passagers, qui sont bien sûr venus me voir immédiatement à l'hôpital, et ce qui a été dit après. J'ai laissé le temps passer pour digérer tout ça. Et je me suis ensuite entretenu avec l'instructeur du lac d'Achensee. J'y suis allé et nous avons analysé et évalué la vidéo ensemble. Pour moi, il était déjà assez clair dès le début que c'était mon erreur. Je suis responsable. Ce n'est pas quelqu'un d'autre à qui je peux rejeter la faute ou contre qui je peux être en colère. Je n'ai pas réagi à temps pour le sauvetage. C'était sur une période d'environ quatre secondes pendant lesquelles je n'ai, en quelque sorte, pas réagi.

[00:09:51] Peu importe la raison. On en arrivera peut-être là. De

[00:09:53] **Ralf Böhm:** ce travail de mémoire, je veux dire, c'est en fait une expérience traumatisante. Le corps l'occulte aussi. Est-ce que tu as seulement envisagé de te dire : je laisse tomber. Je laisse simplement ça de côté. C'est peut-être même plutôt bon pour ma santé mentale.

[00:10:14] **Lucian Haas:** Je pense être plutôt du genre à vouloir vraiment savoir. Je me plonge dans le sujet, j'écoute mon ressenti et je veux vraiment faire le deuil de tout ça. C'est pour avoir la paix intérieure, en quelque sorte. Je pense que le refouler ne serait pas la bonne façon de pouvoir à nouveau s'envoler librement et en profiter.

[00:10:32] **Ralf Böhm:** Maintenant, après coup, je vais un peu devancer : tu l'as analysé, tu as regardé la vidéo, tu en as sûrement beaucoup discuté avec le responsable de la sécurité et tout ça. Est-ce qu'il y a quelque chose de négatif qui est resté chez toi, du genre « hm, j'aurais préféré ne pas savoir ça maintenant » ?

[00:10:50] **Lucian Haas:** Hm. J'ai encore regardé la vidéo avant notre podcast. Évidemment, c'est déjà, comment dire, je dois avaler ma langue deux ou trois fois quand je la vois. Et je ne vais pas la regarder régulièrement, oui. Mais je l'ai, pour ainsi dire, rangée dans un dossier qui s'appelle « Armoire à poisons » sur mon PC.

[00:11:08] **Ralf Böhm:** Il faut aussi taper deux mots de passe avant pour pouvoir y accéder, non ?

[00:11:12] **Lucian Haas:** Oui, oui. Et moi, c'est bien rangé, je sais où c'est et je ne le regarde pas tous les jours.

[00:11:19] **Ralf Böhm:** Pour que les gens qui nous écoutent puissent quand même un peu se représenter la chose, c'était quoi exactement la manœuvre que tu as faite ? Et où se situait peut-être l'erreur, si on peut du tout l'analyser ou si ça est ressorti de l'analyse avec ton instructeur de sécurité ?

[00:11:38] **Lucian Haas:** Alors, la manœuvre que j'ai faite était une fermeture accélérée. C'était la deuxième manœuvre du vol, avant ça j'ai fait une spirale à gauche, elle était correcte, elle était bien. Et ensuite, j'ai fait la fermeture accélérée. J'ai sous-estimé la manœuvre, avant j'avais fait la fermeture non accélérée, elle était facile à gérer. Je maîtrisais bien le changement de direction de l'aile. C'était pour moi une sorte de manœuvre quotidienne, pas critique. Et le fait que la fermeture accélérée soit si différente, je l'ai simplement sous-estimé, la radicalité qui en résulte. L'aile est partie vers la gauche. L'aile a tourné vers la gauche, donc tirée vers la gauche. J'étais en accélérateur. J'ai ensuite vu un deuxième pilote dans mon habitat, il a peut-être un peu dévié la thermique ou a détourné mon attention en partie de ma manœuvre.

[00:12:32] Et après la fermeture, j'ai pris une contre-fermeture qui était encore plus radicale que la fermeture que j'avais initiée. Et en vol, la rotation vers la gauche est devenue une rotation vers la droite. Le moniteur a réagi correctement sur

la radio. Je n'ai pas réalisé ce changement de sens de rotation, quand je le vois maintenant, et je n'y ai pas réagi, même pas un peu. Un peu comme le lapin devant le serpent. Je n'ai donc pas enregistré le changement de sens de rotation et je suis ensuite passé, avec deux fermetures, dans une spirale verticale relativement radicale, puis en chute en spirale.

[00:13:16] **Ralf Böhm:** Le lapin devant le serpent, tu dis. Est-ce que tu es quelqu'un qui se fige aussi, en général, dans les situations de stress ? Enfin, est-ce que tu sais, d'un point de vue psychologique, comment tu réagis ? Il y a tellement de types de réactions différents chez les gens : ceux qui font vraiment un "freeze" et qui se disent "je ne bouge plus", ceux qui s'enfuient carrément devant une situation, et d'autres qui restent très posés et qui arrivent parfois encore à agir.

[00:13:41] **Lucian Haas:** Pas vraiment. En fait, je suis le genre de personne qui va jusqu'au bout. Celui qui tient le coup et qui ne reste pas assis là comme le lapin devant le serpent, paralysé en attendant que ça se passe, mais je suis plutôt celui qui agit, qui réagit, qui fait et qui entreprend.

[00:13:56] **Ralf Böhm:** Est-ce que ça t'a surpris de voir une vidéo où on te voit dire « au secours, au secours » et que tu ne réagis en fait pas pendant plusieurs secondes ?

[00:14:06] **Lucian Haas:** Alors, je n'ai pas réagi pendant quatre secondes avant de m'écraser. Je ne sais pas si, en chemin, si ma conscience était déjà altérée par la rotation. Je ne le sais tout simplement pas. Je me demande quelles en sont les raisons ? Peut-être n'ai-je pas pu saisir la poignée de secours. Peut-être que la force centrifuge était si élevée que je n'ai pas pu m'y agripper correctement. Je ne sais pas. Et avec ça, j'ai aussi trouvé la paix intérieure.

[00:14:34] **Ralf Böhm:** À partir de l'analyse que tu as faite, aussi avec l'instructeur de sécurité, est-ce que vous avez réussi à identifier une erreur, peut-être ? Une erreur de vol que tu as commise ? Une erreur de pilotage ? Pour peut-être éviter, la situation, le décrochage que tu as ensuite eu, pour ne pas en arriver là du tout ?

[00:14:53] **Lucian Haas:** Alors, on a regardé ça ensemble. Je pense aussi que l'instructeur d'Aachensee était ravi que je sois sorti vivant de cette affaire. On n'a pas pu identifier d'erreur directe, à part le fait que je n'ai pas réagi aux instructions par radio.

[00:15:11] Alors, il a dit à plusieurs reprises que je devais prendre le frein gauche, prendre le frein gauche. Je ne sais pas non plus si l'écouteur est peut-être glissé hors de mon oreille. Je ne sais tout simplement pas.

[00:15:22] **Ralf Böhm:** Ça peut arriver. Oui, oui, oui. Si tu ne t'en souviens même plus. Et ce qu'on entend comme son sur la vidéo, c'est simplement le son de la radio capté par la caméra qui est ensuite transmis. On ne sait évidemment pas ce qui est arrivé jusqu'à toi. Était-ce la première fermeture accélérée que tu as jamais faite ?

[00:15:42] **Lucian Haas:** J'ai aussi fait voler une fermeture accélérée lors d'un cours SIV l'année précédente. Mais avec une autre aile. Avec une Geo 6. Donc une Low B. Et

[00:15:51] **Ralf Böhm:** c'était quoi comme aile, là ?

[00:15:52] **Lucian Haas:** C'était un Swift 6, aussi d'Ozon. Un High B. Et la fermeture accélérée avec le Geo était aussi facile à manipuler et à gérer. Par contre, je pense que je ne l'ai pas initié de manière, comment dire, si radicale. J'ai déjà bien tiré la fermeture. Et là, il était aussi bien écarté de l'aile. Donc peut-être que j'aurais dû l'initier un peu plus calmement.

[00:16:20] **Ralf Böhm:** Oui, mais je veux dire, dans le cours SIV, on dit aussi simplement qu'on veut essayer de voir ce qui se passe et comment une aile peut réagir. Et comment elle peut aussi réagir violemment. Et il ne s'agit pas seulement de tirer une fermeture accélérée de 30 % et de dire : « Tiens, regarde, j'ai tiré une fermeture accélérée ». Mais c'est aussi en fait pertinent de voir et de vivre comment une aile peut alors partir en vrille. Tu as juste eu la malchance que le sol, ou le lac dans ce cas, arrive déjà relativement vite vers toi. Il est

[00:16:48] **Lucian Haas:** donc, oui, exactement.

[00:16:50] Et 50 mètres de hauteur en plus auraient complètement désamorcé la situation, et je serais juste tombé dans l'eau avec le sauvetage, oui.

[00:16:58] **Ralf Böhm:** Est-ce que tu ferais à nouveau une fermeture accélérée dans un cours SIV pour faire le point et tout ça ? Ou est-ce que c'est le genre de chose pour laquelle tu te dis : je crois que c'est quelque chose que je ne veux plus faire, tout simplement ?

[00:17:13] **Lucian Haas:** Je m'y prendrais progressivement. Je vais refaire un cours SIV, c'est comme ça. Et la fermeture accélérée ne sera pas la première manœuvre que je ferai pendant le cours SIV. Je m'y prendrais par étapes, mais je ne l'exclurais pas d'emblée. Non, je vais la remettre dans ma vie.

[00:17:28] **Ralf Böhm:** Ça veut dire que sur tes trois phases de projet, la phase 3 s'appelait « voler », et tu y es déjà arrivé.

[00:17:37] **Lucian Haas:** Exactement. Je suis arrivé à cette phase du projet. J'ai recommencé à voler le 16 octobre dernier sur ma montagne habituelle ou sur mon arête habituelle. Et j'y étais presque seul avec un bon ami. J'ai sorti mon ancienne aile, donc la GEO, et je n'ai pas pris le sellette allongé, mais une sellette assise. Je me suis mis au bord, j'ai déployé l'aile et j'ai pratiquement volé comme d'habitude. J'ai d'abord juste fait un glissade et j'étais très content, mais c'était déjà une journée très importante. Et j'étais content de pouvoir à nouveau déployer l'aile, d'avoir le ressenti pour l'aile, de ne pas avoir peur.

[00:18:24] Je ne savais pas ce qui allait se passer dans cette situation, si je risquais de, enfin, ne pas fondre en larmes, mais si certaines choses allaient remonter. En fait, j'ai recommencé à voler comme avant à partir du 16 octobre dernier.

[00:18:39] **Ralf Böhm:** C'était donc genre six semaines après ton accident, ou cinq semaines après ton accident. Exactement. Donc relativement peu de temps après.

[00:18:44] **Lucian Haas:** Oui, exactement. Tu avais

[00:18:46] **Ralf Böhm:** Tu as déjà fait ce débriefing avec le formateur en sécurité ou est-ce que tu as déjà vu la vidéo ? Non. Donc tu as commencé en quelque sorte avec un manque de souvenirs sur tout ça ?

[00:18:57] **Lucian Haas:** Avec une certaine incertitude. Je n'avais que la description des camarades qui étaient présents au cours SIV. Je l'avais seulement entendu dire, eux qui avaient vécu l'accident en direct. Je n'avais que ça dans les oreilles. Je n'avais donc que la description acoustique de ces choses. Je ne l'avais pas encore vu à ce moment-là. On ne l'a fait qu'avant Noël.

[00:19:15] **Ralf Böhm:** Tu crois que ça t'a peut-être même aidé ? Le fait de ne pas avoir vu ces images et de ne pas les avoir en tête lors de ce premier envol ou autre, mais d'être en fait devant une page blanche en te disant : « OK, il s'est passé quelque chose, mais je me sens bien pour l'instant. Maintenant, je vais juste essayer. »

[00:19:33] **Lucian Haas:** Maintenant que tu me poses la question, ça semble logique. Et je pense que l'ordre était le bon avec le recul. Considérer la vidéo comme une deuxième étape, celle du débriefing, après avoir déjà osé un vol auparavant.

[00:19:46] **Ralf Böhm:** Il arrive souvent que les gens disent que même quand on tombe du cheval, le mieux est de se remettre tout de suite en selle et de continuer à monter pour que rien ne reste coincé. Et peut-être aussi pour toi, même si tu ne t'es pas remis en selle immédiatement, mais d'une certaine manière, oui. Donc après quelques semaines à l'hôpital, la première fois que tu es sorti à nouveau un peu, tu te dis : maintenant, je vais au moins faire une petite glissade.

[00:20:08] **Lucian Haas:** Oui, j'ai volé deux fois ce jour-là. Et le deuxième vol a duré plus longtemps, environ une demi-heure. Donc en ce sens, c'était pour moi une reprise immédiate sur le cheval, c'était plutôt bien. Les conditions étaient aussi très bonnes ce jour-là. À ce moment-là, j'avais encore quelques problèmes avec ma cheville et je me suis dit que je préférerais peut-être atterrir sur les fesses. Mais tout s'est super bien passé. J'ai atterri une fois en haut, une fois en bas. Ça a simplement repris. Et je pense que c'était bien de voir la vidéo plus tard, après coup. On l'a regardée ensemble en décembre.

[00:20:40] **Ralf Böhm:** Ça veut dire qu'avant ça, tu avais déjà fait toute une série de vols, probablement ?

[00:20:43] **Lucian Haas:** Avant ça, j'avais déjà fait toute une série de vols. J'ai ensuite repris le vol régulièrement à partir d'octobre. Est-ce que tu es retourné spécialement au lac d'Achensee pour le débriefing ? Oui, je suis retourné spécialement au lac d'Achensee. C'était important pour moi. J'étais aussi en contact avec le formateur tout le temps et nous l'avions convenu. Et j'avais, tout comme les phases de projet que tu as mentionnées tout à l'heure, j'avais avec lui, disons, convenu verbalement de trois choses. On travaille ensemble sur la vidéo. On va voler ensemble et on ira manger quelque chose de bon ensemble après. Pour le vol et le repas, ça n'a pas encore eu lieu, mais je suis confiant, ça aura lieu.

[00:21:25] **Ralf Böhm:** Est-ce que pour ce moniteur de sécurité, c'était inhabituel qu'il se passe qu'une personne vienne et dise : « Écoute, je suis tombé à l'eau et maintenant je veux y retourner et que tu m'expliques exactement ce qui s'est passé » ? Est-ce que c'est quelque chose qui l'a peut-être surpris lui-même ?

[00:21:41] **Lucian Haas:** Je pense que ça l'a aussi surpris, ce qui s'est passé. Et il était, je crois, aussi ravi que je revienne ; on s'est pris dans les bras et on était contents de se revoir en vie. Je pense qu'il était aussi soulagé et content de pouvoir me revoir en bonne santé. J'ai aussi préparé la discussion avec lui et, je veux dire, on a un peu discuté au début et ensuite je lui ai déjà demandé si j'avais été son premier mort et il a répondu oui. Enfin, oui. Je pense que c'était aussi une expérience dramatique pour lui.

[00:22:14] **Ralf Böhm:** Quoi, tu veux dire que tu as préparé la discussion, que tu t'es fait des questions à lui poser ou quoi ?

[00:22:20] **Lucian Haas:** Oui, oui, oui, oui, oui. Et on a fait ça tranquillement et je voulais bien sûr aussi savoir comment il vivait ça, parce que c'est son métier. Je me suis un peu arrangé avec une formule, c'est un peu comme un conducteur de train et statistiquement, chaque conducteur de train percute deux ou trois personnes dans sa vie. Et si tu es formateur en sécurité, tu es un peu comme un conducteur de train. C'est comme ça.

[00:22:46] **Ralf Böhm:** Ça veut dire qu'il faut finir par compter sur un mort, tu veux dire ?

[00:22:49] **Lucian Haas:** Oui, mais le contre-argument, c'est qu'on peut aussi se demander à combien de personnes ça a servi de leçon et si ça a peut-être permis d'éviter de futurs accidents. C'est ça le côté positif, et c'est pour ça qu'il existe un cours SIV. C'est ça qui est important.

[00:23:07] **Ralf Böhm:** Oui. Oui. Est-ce qu'on peut dire que tu as tiré quelque chose de positif de cet accident pour toi ?

[00:23:15] **Lucian Haas:** Oui, tout à fait. J'ai, comme je l'ai dit, un deuxième anniversaire. Chaque jour est un cadeau. Je vois ça avec une certaine, comment dire, deuxième chance, c'est peut-être la mauvaise description. Mais je le perçois plus intensément en ce moment et je pense être plus ouvert dans l'orientation de ma vie actuelle. Je regarde plus à gauche et à droite et je me demande ce que je vais faire avec cette dernière étape de ma vie.

[00:23:45] **Ralf Böhm:** Ça veut dire qu'un accident pareil ne secoue pas seulement la carrière de pilote, mais toute la vie en fait. Donc, ça va toujours aussi bien pour toi, je le redis, à peu près comme avant. Mais c'est quand même comme si tu te disais : "salut, réveille-toi", peu importe, "regarde ce qu'il reste à faire".

[00:24:01] **Lucian Haas:** Exactement. J'ai cette expression, je dis que je ne lis plus la taille de police trois et quatre dans ma vie. Je n'ai pas besoin d'ouvrir certaines lettres dès le premier jour.

[00:24:12] **Ralf Böhm:** Alors, on laisse tomber tout le texte en petits caractères, on ne garde que l'essentiel. Exactement. Même si parfois, c'est justement dans les petits caractères qu'il y a les détails importants ou un truc du genre.

[00:24:23] **Lucian Haas:** Oui, il faut agir avec habileté et trouver des gens qui vont le lire pour vous.

[00:24:28] **Ralf Böhm:** Qu'est-ce que ça a déjà changé dans ta vie, à part le fait que tu dis que tu regardes un peu plus en arrière, mais est-ce qu'il y a vraiment quelque chose qui a changé ?

[00:24:36] **Lucian Haas:** Pas encore tout à fait. Enfin, je réfléchis. Oui. Comment ça va se passer avec mon boulot ? Je vais peut-être devoir ajuster certaines choses. Comment est-ce que je devrais le formuler ?

[00:24:50] Comment est-ce que je me comporte avec ma famille ? Est-ce que je les prends plus au sérieux ? Est-ce que je fais les belles choses de la vie ? Est-ce que je privilégie simplement l'instant présent et que je dis ce qui est important

pour moi ? Qu'est-ce que je veux faire ? Comment je veux passer mes journées ? Et au début, on avait des conflits. J'ai mentionné brièvement le livre de Harald Welser. Et il avait une expression intéressante dans son livre que j'ai adoptée. Comment voulons-nous avoir vécu ? Le futur antérieur, c'est un projet. Et qu'est-ce qui doit normalement être écrit sur ta pierre tombale ? Est-ce qu'il doit être écrit qu'il était un chef de projet appliqué qui commençait son travail tous les jours à huit heures ? Ou qu'il était un homme de famille, qu'il laissait beaucoup d'amis et qu'il avait vécu beaucoup de moments partagés ?

[00:25:39] A-t-il planté des arbres ou fait quoi que ce soit d'autre, oui ?

[00:25:43] **Ralf Böhm:** À propos de la vie de famille. Je connais des gens qui n'ont pas eu de tels accidents, mais peut-être pas non plus des expériences très agréables en vol. Ils ont alors décidé, à cause de ça, que non, je ne peux pas infliger ça à ma famille, ce risque que l'on prend avec l'aviation et tout ça. Est-ce que tu t'es déjà fait ce genre de réflexions, toi ?

[00:26:07] **Lucian Haas:** C'est exactement ça. Je me suis déjà demandé : qu'est-ce que je propose aux autres, au juste ? Qui est-ce que je veux être ? Est-ce que je veux être un pilote de performance ambitieux ? Est-ce que je veux être un pilote de loisir ou un pilote de vacances ?

[00:26:21] J'ai aussi écrit dans mon histoire que ma femme m'a un peu réprimandé, parce qu'elle est très gentille. Enfin, elle ne peut pas dramatiser les choses comme ça. Et j'ai décidé pour moi que je serais plutôt un pilote de loisir qui saisis chaque occasion de voler. Mais je choisirais de mettre de côté cette orientation vers la performance et je ne suivrais pas ce délire de plus haut, plus vite, plus loin, je me déplacerais avec un peu plus de calme. Parce que, comment devrais-je le formuler, j'ai déjà réfléchi à ma propre mort et en fait, la mort n'est vraiment terrible que pour les autres. Pour soi-même, ce n'est pas un problème, c'est fini. Et j'ai aussi réfléchi au fait que, si j'étais mort, j'aurais vécu tant de belles choses dans ma vie et je n'aurais rien manqué, que j'aurais passé un moment vraiment super jusqu'ici.

[00:27:15] Et tout ce qui commence maintenant, c'est du bonus.

[00:27:19] **Ralf Böhm:** Du bonus, c'est sympa. Pour en revenir à ta famille, ce n'était pas au point que tu dises que j'arrêtera. Donc, le vol compte déjà autant pour toi ?

[00:27:31] **Lucian Haas:** Le vol occupe une place importante dans ma vie. Je dirais que je suis un pilote occasionnel et que je vole à chaque occasion qui se présente. Ce passage du statut de piéton à celui d'oiseau, ou le fait de voler, je pense que c'est une expérience énorme pour nous tous, cette façon de prendre le large avec des moyens minimalistes. Mon accident n'était pas si grave après tout.

[00:27:52] **Ralf Böhm:** Tu ne voles pas depuis très longtemps, si j'ai bien vu. Je crois que ça fait environ quatre ans maintenant. Exactement. Qu'est-ce qui t'a poussé à faire ça, à ton âge ? Quel âge as-tu maintenant ?

[00:28:04] **Lucian Haas:** Je pense que

[00:28:04] **Ralf Böhm:** 58, non ? Non, j'ai 54 ans pour le moment. Désolé, 54. Mais qu'est-ce qui t'a poussé à commencer l'aviation à 50 ans ?

[00:28:13] **Lucian Haas:** Alors, j'ai fait du modélisme aérien quand j'étais jeune et le vol m'a toujours fasciné. Et pour mon 49e anniversaire, ma femme m'a offert un vol en tandem. C'était le début, c'était à Sölden, et c'était le point de départ comme pour beaucoup. Là, je me suis dit que je devais aussi le faire. Et je ne sais pas si c'est une crise de la quarantaine ou quoi que ce soit. Si les quinquagénaires achètent une moto, cherchent une femme plus jeune ou commencent à voler. C'est juste comme ça.

[00:28:45] **Ralf Böhm:** Qu'est-ce que le vol t'apporte ?

[00:28:47] **Lucian Haas:** C'est merveilleux de vivre la nature à l'extérieur en toute autonomie. Et dans ma vie professionnelle, je suis très structuré et j'ai une forte tendance à vouloir tout contrôler. Et avec le vol. Profiter de cette petite fenêtre, cette fenêtre météo. Le vent doit venir de la bonne direction. Il faut que ça colle, qu'il ait la bonne intensité. Et c'est l'extérieur qui décidera. Et le fait qu'en volant, on rencontre aussi beaucoup de gens qui agissent de la même manière. Et qui ont la même attitude et la même humeur à ce sujet. Et qui disent : d'accord, ce n'est pas négociable

maintenant. Ce n'est pas une question de compromis. Je ne sais pas. Alors la semaine dernière, j'étais aussi en route.

[00:29:31] Et on rencontre d'autres pilotes qui disent : « Oui, on va voler aujourd'hui. » On n'a pas besoin de se justifier. Et à notre époque, je le vis ou je crois que nous le vivons tous dans un tel cadre privé.

[00:29:44] Cette société de multi-options dans laquelle nous vivons. On fait ceci, on fait cela. Ça n'existe pas quand on vole. Soit je vais voler, soit je ne le fais pas.

[00:29:51] **Ralf Böhm:** Donc, à 100 % d'engagement, en fait. Exactement.

[00:29:56] Alors, tu as dit que tu ne voulais plus être aussi axé sur la performance — ou que tu ne pensais plus de manière aussi axée sur la performance quand tu voles. Est-ce que c'était déjà le cas avant, durant tes quatre années de carrière de pilote, que tu avais déjà développé de l'ambition ? Est-ce que tu te disais : je veux aller plus haut, plus vite, plus loin ?

[00:30:12] **Lucian Haas:** Je crois que je mentirais si je disais que je n'y suis pas soumis ou que ça ne m'influence pas. On regarde évidemment les autres pilotes. Ce qu'ils font, avec quel matos ils volent. Ils sont juste un cran au-dessus. Nous, on vole en plaine. Et là, à côté de la compétence technique, je pense que le matos est aussi décisif. Et ça apporte encore cet avantage de performance que l'on récupère justement en plaine.

[00:30:36] **Ralf Böhm:** Et c'est pour ça que tu pensais devoir suivre le mouvement. Et tu t'es dit : OK, je passe par exemple sur un High-B et je vole avec.

[00:30:44] **Lucian Haas:** Exactement. Enfin, c'était le moment. Je me suis demandé si je devais le faire et j'ai fini par me décider. J'ai quand même pas mal volé et je me sentais capable de le faire. Quand je réfléchis après coup, je ne sais pas si tous les pilotes qui utilisent du matériel de haut niveau savent vraiment ce qu'ils font. Et on est probablement aussi soumis à un léger effet de mode des fabricants et à la tendance générale. Le plus haut, le plus rapide, le plus loin. C'est juste ça qui est dedans.

[00:31:20] **Ralf Böhm:** Tu viens de dire voler en plaine. Alors, tu...

[00:31:23] **Lucian Haas:** Tu viens d'où exactement ? Je viens des environs de Halle. Et la prochaine possibilité pour voler, c'est Laucher. C'est juste une crête de Sorin avec plus de 100 mètres de dénivelé ici en plaine. Et là, on ne fait pas de cadeaux avec chaque mètre d'altitude, évidemment.

[00:31:40] **Ralf Böhm:** Et d'après ton point de vue, on a des avantages avec une aile plus performante ?

[00:31:45] **Lucian Haas:** Oui, je pense que c'est ça. Quand je regarde mes statistiques de vol, c'est que avec une aile de catégorie supérieure, le nombre de top landings que j'ai eu était plus élevé qu'avec la GEO auparavant.

[00:32:01] **Ralf Böhm:** Mais maintenant, tu es revenu sur le GEO.

[00:32:04] **Lucian Haas:** Exactement. Enfin, je l'ai formulé de manière un peu familière. Le vieux pote est réapparu. Je l'avais laissé de côté et on s'envole à nouveau. Je le chouchoute et je prends soin de lui. On s'entend bien tous les deux. Et on va encore passer de bons moments ensemble.

[00:32:20] **Ralf Böhm:** Ça ne te donne pas envie, peut-être, d'annuler un peu ? J'ai déjà pu voir quel genre de performance le Swift 6 a donné dans ce cas. Ou alors, j'ai pu atterrir plus souvent en haut, ou quelque chose comme ça. Tu ne penses pas qu'il pourrait t'arriver bientôt de te retrouver en bas et de te dire : « Peut-être que ça ne m'aurait pas arrivé aujourd'hui avec le Swift » ou un truc du genre ?

[00:32:39] **Lucian Haas:** Non, ce n'est pas le cas. Je ne recule pas devant l'effort. C'est comme ça. Que je finisse en haut ou en bas, au final, ça ne change rien. Le chemin vers le haut n'est qu'un entraînement pour le prochain marathon. OK.

[00:32:52] **Ralf Böhm:** Ça veut dire que tu as un peu réorienté tes priorités de performance maintenant.

[00:32:57] **Lucian Haas:** Je pense que cet accident a un peu remis les choses en perspective. J'avais déjà refusé des atterrissages en haut de pente risqués avant ça et j'ai simplement atterri en bas pour des raisons de sécurité. Parce qu'il me semble plus simple de remonter pendant 20 minutes ou de me faire récupérer par un ami que de risquer de trébucher

en haut et de me blesser. Et puis, pour pouvoir voler plus longtemps. Oui.

[00:33:24] **Ralf Böhm:** Ce sont donc les leçons que tu as tirées de ton incident. Quelles leçons les autres peuvent-ils en tirer, ou tes collègues pilotes à Laucher, quand tu en discutes avec eux ? En gros, qu'est-ce qu'ils retiennent de ce que tu leur racontes, ou de ce qu'ils ont peut-être eux-mêmes observé ? Comment ta communauté de pilotes gère-t-elle ça et qu'est-ce qu'ils en apprennent ?

[00:33:46] **Lucian Haas:** C'est assez fascinant. On était à un cours SIV de notre club. Il y avait six pilotes à ce cours SIV et on en a déjà discuté après. Et il y avait aussi un deuxième Zwiift pendant la formation avec un pilote qui a fini dans l'eau lors du sauvetage avec une manœuvre similaire, parce qu'il était tout simplement dépassé par la situation qui s'est produite. On en a déjà parlé et ça a déjà créé, comment dire, une sorte de cercle restreint qui se remet un peu les choses en perspective, qui discute des dangers ou du risque et qui échange à ce sujet. C'est

[00:34:25] **Ralf Böhm:** ton collègue avec son Zwiift 6, il est aussi redescendu et a dit : « non, la machine est quand même trop chaude pour moi, je devrais peut-être piloter un Low Bay ou quelque chose comme ça ? »

[00:34:34] **Lucian Haas:** Il vole encore le Zwiift, mais je crois qu'il bougonne un peu intérieurement.

[00:34:40] **Ralf Böhm:** Eh bien, des aile plus bas ou de classe inférieure peuvent aussi parfois finir par être aspirés. Donc théoriquement, un incident avec un enchevêtrement et un genre de chute en spirale ou quelque chose comme ça pourrait aussi arriver avec un Low Bay.

[00:34:56] **Lucian Haas:** Ouais, mais il peut aussi m'arriver qu'une tuile me tombe sur la tête dès que je sors de chez moi. Donc le risque est plus faible, mais le plaisir et la joie de voler compensent ce risque. Je l'accepte, c'est comme ça.

[00:35:09] **Ralf Böhm:** Qu'est-ce que tu attends avec le plus d'impatience dans ta deuxième vie de pilote ?

[00:35:12] **Lucian Haas:** Que la saison commence, que nous ayons des jours de vol. Et que la saison commence, que nous ayons des jours de vol. Que je fasse de belles sorties cette année. Que je lie cette année à beaucoup de beaux vols et d'expériences de vol. Et il ne s'agit pas seulement de voler seul. C'est le fait de rester dehors. Ce sont les voyages que l'on entreprend. Ce sont des clubs étrangers que l'on découvre. Des pilotes dans divers hotspots. Ce sont tous des rencontres qui créent de la joie et qui sont un enrichissement clair.

[00:35:40] **Ralf Böhm:** Est-ce que tu planifies aussi une année de pilotage comme un projet avec différentes phases ?

[00:35:45] **Lucian Haas:** Oui, bien sûr. C'est comme ça. L'année dernière, on a aussi fait un tour de printemps avec une bande d'amis. Ce sera encore le cas cette année : on va se déplacer et partir sur un coup de tête. Et on s'arrêtera là où on peut voler. Ce sont des amis que j'ai là-bas. On est tous des amis, en quelque sorte, parce qu'on est tous des pilotes. Ils disent simplement qu'on part vers le sud, et si on vole à Kössen, au 12er ou si on va à Bassano, ça s'improvisera en chemin.

[00:36:20] **Ralf Böhm:** Et au niveau local chez toi ? Alors maintenant à Laucher, est-ce qu'il y a encore des objectifs que tu as pour ce qui devrait être possible sur ton site ?

[00:36:28] **Lucian Haas:** En ce qui concerne l'aviation, je pense avoir déjà tout vécu là-bas. Maintenant, je dois réfléchir. On y va en bonne compagnie. C'est sympa de rencontrer ces gens-là. Et chaque fois qu'on y est, qu'on se tient sur cette bordure et qu'on regarde au loin, c'est déjà comme une journée de vacances. L'objectif là-bas serait peut-être de façonner un peu plus, je dirais, l'avant et l'après pour le groupe que nous avons là-bas. On a un terrain pour le club. On a aussi un bâtiment. On a pratiquement un camping avec un coin feu. Redynamiser tout ça et l'utiliser davantage. Et embellir un peu les environs. Ce serait encore une fois, je pense, une assez bonne chose pour le club.

[00:37:15] **Ralf Böhm:** J'ai lu que votre club fête un grand jubilé cette année.

[00:37:19] **Lucian Haas:** Exactement. Cette année, nous fêtons un anniversaire. 100 ans de vol à Laucha. Et nous avons aussi un anniversaire, 30 ans de journées aériennes à Laucha. Donc, il y a 100 ans, le vol à Laucha a commencé avec les planeurs. C'était le deuxième point névralgique en Allemagne, après la Wasserkuppe dans la Rhön, où l'aviation a débuté avec des moyens rudimentaires.

[00:37:39] **Ralf Böhm:** Sur la crête où vous pratiquez maintenant le parapente, ils faisaient déjà des allers-retours en planeur il y a 100 ans.

[00:37:47] **Lucian Haas:** Exactement. C'est ça. Et je crois qu'il y a aussi eu un record du monde dans les années 50, où quelqu'un a volé pendant 24 heures. Il y a aussi une description de la façon dont il a fait des va-et-vient le long de la crête avec des feux de signalisation pendant la nuit en planeur. C'est dingue. Et il y a aussi des vidéos montrant comment les planeurs étaient lancés avec des élastiques il y a 100 ans. L'un d'eux était assis dessus, a eu peut-être une ou deux minutes de pur bonheur avec le planeur, et il a fallu que 20 personnes utilisent divers moyens pour remonter cet avion là-haut. Oui, c'est fou.

[00:38:23] **Ralf Böhm:** Qu'est-ce qui est prévu pour les 100 ans de Laucha ? C'est quoi ce grand festival aéronautique que vous prévoyez ? Enfin...

[00:38:28] **Lucian Haas:** Les journées aériennes de Laucha auront lieu le 9 mai. Elles auront lieu pour la 30e fois cette année. Et c'est toujours une fête populaire assez importante qui s'y déroule. Nous, en tant que pratiquants de parapente, on a déjà ça. On a un peu la gorge nouée parce que c'est évidemment dominé par les pilotes de vol à voile, donc les planeurs, les ultralégers et les avions motorisés, et nous, on est plutôt un peu en retrait. C'est comme ça, on l'accepte. On verra comment ça évolue cette année.

[00:38:55] **Ralf Böhm:** Mais ça veut dire que vous, en tant qu'association, vous êtes un club vraiment mixte. Ça veut dire qu'il y a des planeurs, des parapentistes et des pilotes de motoplane.

[00:39:03] **Lucian Haas:** Exactement, les pilotes d'UL, oui. Et le truc marrant avec ce club, c'est qu'il compte environ 70 membres pour le moment. On a eu un bon apport ces dernières années dans la section parapente et on constitue la majorité du club. Et les autres n'ont pas encore vraiment compris ça. Ils pensent

[00:39:21] **Ralf Böhm:** encore très ancrés dans les vieilles histoires.

[00:39:23] **Lucian Haas:** Exactement, ils vivent encore dans leur monde et je pense qu'ils sont encore un peu jaloux des parapentistes. Ils roulent toujours des yeux quand j'arrive et que je dis que le parapentiste est un cerf timide parce qu'il apparaît quand ça convient. Et on sort notre sac du coffre et on décolle, tout simplement. Et je pense qu'on peut y voir de la jalousie, parce qu'ils se disent simplement : d'accord, on ne décolle pas ici, on doit d'abord monter un treuil, on a besoin de plusieurs personnes, et ils ne sont tout simplement pas aussi spontanés et ne peuvent pas en profiter comme ça. Et il y a un épisode : lors de la dernière réunion, il était question de combien d'heures chacun avait volé et où. Et les planeurs étaient contents d'avoir volé 100 heures par an, tous ensemble. Et nous, on peut dire : oui, moi aussi j'ai volé 100 heures.

[00:40:10] Mais

[00:40:10] **Ralf Böhm:** seul alors.

[00:40:11] **Lucian Haas:** Oui, oui, oui. Et je pense que c'est un peu un facteur d'envie. Mais bon, je crois qu'on peut vivre avec ça.

[00:40:18] **Ralf Böhm:** Combien de pilotes de planeur ont déjà switché ou monté en gamme ? Qu'est-ce qu'on veut dire par monté en gamme ? Enfin, pas seulement switché, mais dire, en plus, je vais aussi passer mon brevet de parapente, parce que comme ça, je pourrai aussi aller voler entre deux, quand ce n'est pas possible avec mon planeur.

[00:40:31] **Lucian Haas:** Ça est déjà arrivé à quelqu'un. C'est aussi un instructeur de vol à voile qui a passé son brevet. Il y a déjà eu plusieurs pilotes de vol à voile qui ont tenu une aile en main, qui ont déjà décollé et qui se sont déjà approchés du truc avec le maniement au sol. Il y a donc une certaine envie.

[00:40:50] **Ralf Böhm:** Et tu as déjà fait un vol en planeur ? Non, je

[00:40:53] **Lucian Haas:** mais j'ai déjà un rendez-vous pour ça.

[00:40:54] **Ralf Böhm:** Ce serait peut-être aussi une option où tu te dis : d'accord, le parapente, je ne prends pas ce risque. Je préfère aller tranquillement au vol en planeur. Bien qu'on puisse maintenant discuter de quel risque est le plus

grand, le vol en planeur ou le parapente. Donc

[00:41:08] **Lucian Haas:** Je me suis déjà inscrit pour un vol en planeur, un ami va m'emmener. Il a accepté. C'est celui qui est déjà, enfin, le moniteur qui a passé son brevet de parapente et qui fait du parapente avec ambition. Que je passe aux avions de planeur, je considère ça comme exclu, parce que l'investissement matériel et temporel n'est pas du tout proportionnel. Ce vol avec des moyens minimalistes est imbattable. Donc le parapente, oui. Là

[00:41:36] **Ralf Böhm:** tu restes sur le coup. Et entre-temps, tu feras au maximum un marathon quelque part.

[00:41:41] **Lucian Haas:** Exactement. La course du Rennsteig.

[00:41:47] **Ralf Böhm:** Super. On va en rester là pour cette fois. Merci pour tes super récits sur la façon dont tu as géré le projet Retour à l'aviation après un crash assez violent sur un lac, avec une forte fermeture pendant le cours SIV, et comment tu en es sorti pour te relever ensuite en pleine forme. Je trouve ça génial. Et c'est super la façon dont tu as fait les choses.

[00:42:11] **Lucian Haas:** Oui, merci beaucoup. C'est super que tu m'aies donné l'occasion de raconter cette histoire ici. Et ça fait aussi partie de mon processus de reconstruction, c'est un point important pour moi.

[00:42:28] **Ralf Böhm:** C'était l'épisode numéro 128 de Podz-Glitz avec Ralf Böhm. Le son original au début du podcast est d'ailleurs un extrait de la vidéo de la chute. La vidéo elle-même n'est cependant pas disponible publiquement, sur YouTube ou autre. Mais vous trouverez d'autres liens complémentaires dans les notes de l'épisode sur le blog de parapente Lu-Glitz. Si l'épisode vous a plu, alors abonnez-vous à Podz-Glitz. C'est possible partout où il y a des podcasts. Si vous laissez aussi une évaluation positive là-bas, vous aidez à faire connaître Podz-Glitz davantage. Ou alors, parlez-en directement à vos amis pilotes. Podz-Glitz et Lu-Glitz sont exempts de publicité payante. Je le fais par conviction et dans un souci d'indépendance.

[00:43:14] Pourtant, beaucoup de questions subsistent. Ces offres demandent beaucoup de travail professionnel et, bien sûr, des coûts. Pour les financer, je mise sur le concept du soutien volontaire. Si vous m'écoutez jusqu'ici, le podcast doit avoir une valeur ajoutée pour vous. En tant que contributeur, vous pouvez simplement rendre quelque chose en retour. Vous pouvez choisir le montant vous-même. Un montant de contribution souvent choisi est de 60 euros par an, soit environ 5 euros par mois. Mais peu importe ce que vous payez. Chaque montant contribue à ce que Podz-Glitz et Lu-Glitz puissent continuer à être exploités et développés au service de la scène du parapente à l'avenir. Je vous en remercie. Toutes les informations nécessaires, comme la manière dont votre contribution me parvient, se trouvent sur Lu-Glitz.blogspot.com.

[00:44:03] Vous y trouverez le menu "Soutenir". Lu-Glitz s'écrit Lu-Glitz. À la prochaine. L'argent ne tombe pas du ciel. Ciao. ARD Text sur commande de Funk