

# Parafinder

Podz-Glidz 158 — Tomy Hofbauer

|               |                                                                                                                                             |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Published     | 2025-04-11                                                                                                                                  |
| Episode page  | <a href="https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-158-parafinder-tomy">https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-158-parafinder-tomy</a> |
| Duration      | 01:05:47                                                                                                                                    |
| Speakers      | Lucian Haas, Tomy Hofbauer                                                                                                                  |
| Languages     | Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)                                                                                                 |
| Audio         | 0158-parafinder-tomy-hofbauer.mp3                                                                                                           |
| Transcription | faster-whisper large-v3, language de                                                                                                        |
| Diarization   | pyannote/speaker-diarization-3.1                                                                                                            |
| Translation   | gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf                                                                                                                |
| Dictionary    | 15 correction(s) applied                                                                                                                    |

## Contents

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| <b>Deutsch</b>       | <b>2</b>  |
| Show notes . . . . . | 2         |
| Transcript . . . . . | 3         |
| <b>English</b>       | <b>17</b> |
| Show notes . . . . . | 17        |
| Transcript . . . . . | 18        |
| <b>Français</b>      | <b>31</b> |
| Show notes . . . . . | 31        |
| Transcript . . . . . | 32        |

# Deutsch

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

## Show notes

Tomy Hofbauers Gleitschirmpassion hat viele Gesichter. Ein Gespräch über Küstenfliegen, Hike and Fly und Schirmvergleiche

---

Wie viele Zellen und welche Streckung hatte eigentlich der Nova Mentor 4? Welche Leichtschrime mit EN-C und weniger als 3,5 kg Gewicht gibt es aktuell auf dem Markt?

Wer solche Fragen beantworten will, der kann mühsam das Internet durchstöbern. Dabei wird man zuweilen sogar auf die irgendwo noch archivierten älteren Seiten der Schirmhersteller zugreifen müssen. Oder man nutzt eine Online-Datenbank, in der all diese Infos schon zusammengetragen sind.

Parafinder.at heißt die entsprechende Website. Sie geht zurück auf eine Idee von Tomy Hofbauer, der das Projekt nun zusammen mit seiner Frau Ulrike und dem Programmierer Christian Grohs betreibt. Sie alle stecken viel Zeit hinein. Nicht weil damit Geld zu verdienen wäre. Es ist einfach Teil ihrer gelebten Passion fürs Gleitschirmfliegen, von der am Ende die gesamte Szene profitiert.

Apropos Passion: Schon mal von der Hike-and-Fly Wettbewerbsserie Bordairrace gehört? Auch da mischt Tomy Hofbauer mit – nicht nur als erfolgreicher Teilnehmer, sondern seit gut zehn Jahren auch als Veranstalter.

Was ihn bei all seinem Engagement antreibt, das und mehr erzählt der 53-jährige in dieser Episode 158 von Podz-Glitz. Zudem sprechen wir unter anderem auch darüber, warum Tomy mittlerweile fast noch lieber an einsamen Küsten fliegt als in den Bergen. Kleiner Spoiler: Es hat etwas mit relaxtem Entdeckergeist zu tun.

---

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: Back in the Saddle | Künstler: Dan Lebo Lebowitz – Tone Seeker

Youtube Audio Library, <https://www.youtube.com/watch?v=ob5LNGe7dwQ>

---

Lu-Glitz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
  - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
  - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
  - Whatsapp-Kanal: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
  - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
  - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
  - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfGfjiAHyJ>
  - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
  - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
- 

LINKS zu Tomy Hofbauer:

- Parafinder: <https://www.parafinder.at/>

- Bordairrace: <https://www.bordairrace.com/>
- Hike2Fly4Fun: <https://www.hike2fly4fun.com/>
- Youtube-Kanal: <https://www.youtube.com/@thomashofbauer7109>
- Facebook: <https://www.facebook.com/thomas.hofbauer1/>

## Transcript

[00:00:04] **Tomy Hofbauer:** Zumindest glaube ich an manchen Küstenabstritten, an manchen Inseln, an manchen Gebieten, dass zumindest sehr, sehr wenige vor uns geflogen sind und das ist einfach so, das Entdecken habe ich da in mir und es ist total schön, wenn ich etwas Neues entdecken kann und sei es nur am nächsten Tag vielleicht einen Kilometer weiter die Küste entlang, ein neues, schönes Fleckertl, wo ich starten kann.

[00:00:39] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Tommi Hofbauer und ich bin Lucian Haas.

[00:00:54] Wie viele Zellen und welche Streckung hatte eigentlich der Nova Mentor 4? Welche Leichtschrime mit ENC und weniger als 3,5 Kilogramm Gewicht gibt es aktuell auf dem Markt? Wer solche Fragen beantworten will, der kann mühsam das Internet durchstöbern. Dabei wird man zuweilen sogar auf die irgendwo noch archivierten älteren Seiten der Schirme schauen. Oder man nutzt eine Online -Datenbank, in der all diese Infos schon zusammengetragen sind.

[00:01:25] Parafinder.at heißt die entsprechende Website. Sie geht zurück auf eine Idee von Tommi Hofbauer, der das Projekt nun zusammen mit seiner Frau Ulrike und dem Programmierer Christian Groß betreibt. Sie alle stecken viel Zeit hinein. Nicht, weil damit Geld zu verdienen wäre. Es ist einfach Teil ihrer gelebten Passion fürs Gleitschirmfliegen. Von der am Ende die gesamte Szene profitiert. Apropos Passion. Schon mal von der Hike & Fly Wettbewerbsserie Border Race gehört? Auch da mischt Tommi Hofbauer mit. Nicht nur als erfolgreicher Teilnehmer, sondern seit gut 10 Jahren auch als Veranstalter. Was ihn bei all seinem Engagement antreibt, das und mehr erzählt der 53 -Jährige in dieser Episode 158 von Podz-Glidz.

[00:02:18] Zudem sprechen wir unter anderem von der Geschichte von Tommi Hofbauer. Zudem auch darüber, warum Tommi mittlerweile fast noch lieber an einsamen Küsten fliegt, als in den Bergen.

[00:02:27] Da du den Podcast hörst, werde doch zum Förderer von Podz-Glidz. Wie das ganz einfach geht, steht im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:40] Tommi, trägst du eigentlich eine Schwimmweste, wenn du an der Küste so angehst? Ja, muss ich

[00:02:47] **Tomy Hofbauer:** gestehen, nicht mehr. Nicht mehr? Nicht mehr, ja. Ich habe am Anfang eigentlich immer eine Schwimmweste getragen und meiner Frau, der Uli, lege ich das auch immer nah. Aber ja, mit den vielen Fluggebietwechseln, Weinlanden, rausgehen, es ist einfach beschwerlich. Aber trotzdem ist für mich also höchster, höchster Respekt vor dem Wasser. Und da brauche ich immer einige Optionen, auch wenn es teilweise vielleicht auf Videos und so nicht aussieht. Aber es gibt es ja wohl. Da halte ich mir da immer Optionen offen. Aber nicht mit Schwimmweste, ja. Aber dass die Schwimmweste ja nicht immer das Schlimmste verhindert, hat man jetzt ja vor kurzem einmal gesehen an der portugiesischen Küste.

[00:03:36] Trotz Schwimmweste. Also man sollte sich da glaube ich auch nicht verlassen auf die Schwimmweste. Vor allem, wenn das Meer recht rau ist.

[00:03:44] **Lucian Haas:** Du gehst häufig Küsten fliegen und in deinen Videos ist zu sehen, du sagst es auch in den Videos, sieht es vielleicht ein bisschen anders aus. Aber du fliegst auch dabei häufig über Wasser. Es ist wirklich Steilküste. Es hat vielleicht manchmal nur einen ganz schmalen Sandstreifen unten, wo man mit Kunst noch einlanden könnte vielleicht so. Aber dann fällt der Schirm vielleicht eh immer noch ins Wasser. Also auch gefährlich. Wie riskant ist sowas eigentlich aus deiner Sicht?

[00:04:07] **Tomy Hofbauer:** Ja, wie gesagt, die Optionen, die müssen einfach offen bleiben für mich. Das heißt, wenn ich das mache, ist einfach der Wind wirklich ausreichend stark. Und da die Vorhersagen so, dass er nicht abnimmt. Und das halt einfach immer im Auge. Und sehr oft ist es dann natürlich so, dass man trotzdem noch im Gleitwinkel immer an

den Strand kommt. Auch wenn es vielleicht unmittelbar, wenn du über eine Klippe fliegst und unten einfach nichts mehr zum Landen ist. Woher kommt deine Faszination

[00:04:39] **Lucian Haas:** fürs Küstenfliegen?

[00:04:41] **Tomy Hofbauer:** Mich fasziniert ja nicht nur das Küstenfliegen. Aber für mich ist das einfach ein irrsinnig schöner Kontrast. Also so um die Zeit her. Jetzt eben das Dermekfliegen. Taugt mir viel. Mit meiner Frau am Dandemstreckenfliegen. Aber dieses Gefühl an der Küste. Vor allem, wir haben das einfach zu Hause nicht. Also daheim haben wir zwar hohe Berge, starke Dermek. Aber diese Seele baumeln lassen. Und auch eben in Ländern, die wir gerne bereisen. Das passt einfach für uns irrsinnig schön zusammen. Und das ist auch etwas, was ich sehr gerne mit der Uli, meiner Frau, mache. Die das genauso gerne macht wie ich. Du

[00:05:22] **Lucian Haas:** hast gesagt, ihr wohnt an den hohen Bergen. Also du bist ein Kind der Berge im Grunde. Was hat dich dann überhaupt zum ersten Mal an die Küste getrieben, um zu sagen, ich probiere das mal aus?

[00:05:31] **Tomy Hofbauer:** Ja, das war eigentlich ein Freund von mir aus Wien. Ein Fliegerfreund, der durch einen anderen Freund das erste Mal Dänemark bereist hat. Und ja, das weiß ich noch wie heute eigentlich. Dieser erste Ausflug nach Dänemark. Wenn wir da einfach ganz an den Strand gefahren sind. Das Auto abgestellt haben. Und vor dem Auto aus dem Kofferraum praktisch gestartet sind. Geflogen sind. Und dann einfach eher auch glücklich neben dem Auto gesessen sind. Das war eigentlich der erste Kontakt mit Küste und so.

[00:06:06] **Lucian Haas:** War das so ein Moment der Freiheit, den du dann auch erlebt hast? Dieses Gefühl gewissermaßen aus dem Auto heraus starten zu können. Und dann da Küste auf und abwärts zu fliegen. Ja,

[00:06:18] **Tomy Hofbauer:** absolut. Also bis zu dem Zeitpunkt war eben das Dänemark -Fliegen bei uns Hauptfokus. Und ja, das Horn habe ich überhaupt nicht gekannt. Und ja, habe da dann natürlich auch gleich gemerkt. Okay, da gilt es jetzt andere Skills noch besser zu lernen. Vor allem der Umgang mit dem starken Wind. Das ist eigentlich bei uns oder zu der Zeit, wo ich geflogen bin, war das tabu. Also bei solchen Windgeschwindigkeiten. Irgendwie denken, dass

[00:06:49] **Lucian Haas:** man da fliegen kann. War das für dich Teil der Faszination, dass man wirklich bei so starkem Wind noch fliegen kann? Ja, das zum einen. Und

[00:06:57] **Tomy Hofbauer:** zum anderen eigentlich, wie wenig es braucht, dass man fliegt. Also Wind ist klar. Aber faszinierend war einfach, also die Momente, wo wir beginnen, dann an hohen Kanten. Das war dann irgendwie, das war dann klar, dass das geht. Aber dann, wie wir versucht haben, an so Kanten. Also entlang zu fliegen. Die Kanten wird immer tiefer, tiefer, tiefer. Irgendwann ist die Kante nur mehr so weit, wie ich vom Schirm entfernt bin, so hoch. Und man fliegt nur immer. Und irgendwann steht man am Strand. Und im nächsten Moment eigentlich wieder zwei Schritte zur Kante. Und es trocknet dann wieder weg. Also das Gefühl ist einfach irrsinnig schön. Also dieses Bodennahe mit dem Wind spielen, mit den Elementen spielen. Also das war total schön.

[00:07:42] **Lucian Haas:** Wenn man auf deinem YouTube -Kanal guckt, sieht man ja, du hast eine ganze Reihe von Küsten mittlerweile bereist und da alles Mögliche ausprobiert. Also auch an neuen Fluggebieten immer gesucht. Du warst in Schottland, in der Bretagne, in der Normandie, in Dänemark und Portugal. Was suchst du da immer? Ich

[00:08:01] **Tomy Hofbauer:** bin leider in dieser Zeit geboren. Oder Gott sei Dank, weil da kann ich Gleitschirmfliegen. Aber ich glaube, wenn ich ein paar hundert Jahre früher geboren worden wäre, wäre ich ein Entdecker gewesen. Also das taugt mir einfach, Neues zu erkunden. Das ist einfach so in der heutigen Zeit. Neues erkunden ist einfach wirklich schwer, weil jeder hat schon irgendwann irgendwas gemacht. Und das ist einfach so das bisschen für mich. Aber ich sage, okay, das ist neu. Und zumindest glaube ich an manchen Küstenabstritten, an manchen Inseln, an manchen Gebieten, dass zumindest sehr, sehr wenige vor uns geflogen sind. Und das ist einfach so. Also ja, das Entdecker -Gen habe ich da in mir. Und das ist total schön, wenn ich etwas Neues entdecken kann.

[00:08:48] Und sei es nur am nächsten Tag vielleicht einen Kilometer weiter die Küste entlang, ein neues, schönes Fleckerl, wo ich starten kann.

[00:08:57] **Lucian Haas:** Startest du dann immer nur von offiziellen Startplätzen? Oder kann man da wirklich die Küsten entlangfahren und sagen, du, hier steht der Wind drauf, das sieht irgendwie startbar aus von der nächsten Wiese. Ich kann da über den Einzaun drüber springen. Lass uns losziehen.

[00:09:12] **Tomy Hofbauer:** Im Prinzip sind es diese Küstengebiete. Also es ist relativ wenig erschlossen fliegerisch. Das heißt, Dänemark ja. Also da gibt es sehr viele auch offizielle Fluggebiete. Aber wenn ich da jetzt an Schottland voriges Jahr denke, also da hat es eine Insel gegeben, die Isle of Mull. Da waren erstaunlicherweise vier offizielle Fluggebiete. Da war mir dann auch im Nachhinein klar, warum. Da gibt es ja dann dem Unternehmen und jemand, der das halt tut. Der dort betreibt. Und dann irgendwie am Anfang vor der Reise haben wir gedacht, na gut, schauen wir mal, was uns da erwartet. Weil offizielle Fluggebiete gibt es nur dort. Deswegen haben wir dann, dass eigentlich diese Fluggebiete, na ja, die waren schön, aber die waren bei weitem nicht die Highlights, die wir dort entdeckt haben.

[00:09:58] Und das waren in der Regel alles nicht offizielle Fluggebiete. Es ist einfach da, das ist fliegerisch, dass einfach so wenige Leute dort fliegen, dass deswegen, es braucht es auch. Es ist auch nicht ein offizielles Fluggebiet. Was es aus meiner Sicht sehr wohl braucht, ein gewisses Gespür von demjenigen, der das macht. Und anderer Leute Besitz, Eigentum und so weiter, ist absolut zu respektieren. Aber da haben wir eigentlich nur absolut positive Erlebnisse gehabt, auch in diese Richtung. Also wenn man fragt, die Leute sind eh begeistert. Und kurz gesagt, also es waren zu 99 % nicht offizielle Fluggebiete, an denen wir starten.

[00:10:45] **Lucian Haas:** Gefühl haben für die Situation. Du suchst auch häufig den Kontakt dann zu den Locals, auch zu den Landbesitzern oder sowas. Und sprichst mit denen und sagst du, ich würde hier gerne fliegen gehen, wäre das für dich okay?

[00:10:57] **Tomy Hofbauer:** Ja, sofern das nicht wirklich so dünn besiedelte Abstriche sind, wo einfach weit und breit sowieso niemand da ist. Also viele, so in Schottland haben wir es wirklich so gehabt, hunderte Schafe, die das überhaupt nicht interessiert hat. Die Schafe kann man nicht fragen. Genau, die kann man nicht fragen. Also so viel Gefühl glaube ich mittlerweile auch zu haben, wo man was machen kann und so, dass man das auch im Einklang mit der Natur und auch mit den Menschen vor Ort

[00:11:26] **Lucian Haas:** gut machen kann. Von diesen ganzen Ländern und Küstenabschnitten, die du bereist hast, jetzt Schottland, Britannien, Normandie, Dänemark, Portugal und so weiter. Gibt es da etwas, wo du sagen wirst, das war so dein Favorit? Das hat dich am meisten fasziniert? Nein, kann ich so eigentlich

[00:11:42] **Tomy Hofbauer:** nicht sagen, weil es hat jedes Land was für sich. Also in Dänemark ist es zum Beispiel das Land an und für sich, also das so Ruhe ausstrahlt und dann dort eben speziell das Boden nahe fliegen, weil es eben dort viele Sanddünen gibt. Dafür ist es vielleicht landschaftlich nicht so spektakulär wie Portugal, Kordofan zum Beispiel, oder Normandie, Etretat, also diese weißen Kreidefelsen. Das ist natürlich irrsinnig schön mit diesen Höhlen, wenn man da drüber fliegen kann. Aber es ist eine andere Faszination. Also könnte ich jetzt nicht sagen, also ich würde jedes dieser Länder sofort wieder und mehrmals bereisen.

[00:12:28] **Lucian Haas:** Du bist jetzt nun ein sehr erfahrener Flieger, aber was würdest du jemandem sagen, der sagt, Tommy, erzähl mir mal, ich will an die Küste fahren, welche Skills brauche ich eigentlich wirklich dafür? Worauf sollte ich achten? Was sollte ich vielleicht trainieren, um an den Küsten sicher in die Luft zu kommen?

[00:12:43] **Tomy Hofbauer:** Ja, das Um und Auf ist sicher ein gutes Groundhandling, Erfahrung mit Startwind, also was man daheim natürlich auch gut trainieren kann an starkwindigen Tagen, was ja auch viele Piloten machen. Also auf der Wiese hinterm Haus oder irgendwo, eine gut angestellte Wiese, eben dort die Rückwärtsstarttechnik zu perfektionieren, das Handling mit dem Schirm. Also ich glaube, alle, die den Schirm gut handeln können und das gut sind, auch grundsätzlich haben das Spiel in der Luft und das ist sicher eine Voraussetzung. Ich sage einmal, man kann das natürlich auch vor Ort, wenn jetzt, ich sage einmal, an ein ungefährliches Soaring -Gebiet, so wie Dänemark, wo es ganz wenig Lee und so weiter gibt, kann man das natürlich vor Ort auch super trainieren, am Strand.

[00:13:38] Die Frage ist immer, will ich das? Weil viele haben eben eine limitierte Zeit Urlaub und wenn ich dann dort bin, möchte ich eigentlich gerne fliegen und will in die Luft kommen und will nicht die Zeit verbringen, jetzt starten zu lernen, damit ich überhaupt dann irgendwann fliegen kann. Also man kann das einfach gut

[00:13:58] **Lucian Haas:** abkürzen. In den Videos, die du veröffentlicht hast, da ist auch zu sehen, du wechselst im Grunde deine Schirme. Einmal fliegst du irgendwie so ein Low -B, dann mal einen C -Schirm, aber dann fliegst du auch teilweise auch einen Flair Mustache an der Küste. Wonach suchst du aus, welchen Schirm ich jetzt nehme?

[00:14:17] **Tomy Hofbauer:** Naja, der Flair Mustache, das ist jetzt ein eigenes Kapitel, aber ansonsten ist es sehr oft, dass wir auch das Glück haben, von Nova Schirme testen zu können und dass ich da dann einfach auch gerne mit einem Low -B einmal fliege. Ich persönlich fliege jetzt an einen Xenon, das ist ein D -Schirm, aber ich probiere gerne verschiedene Dinge und die Auswahl des Schirms ist natürlich ein bisschen nach dem Gebiet und hauptsächlich natürlich nach der Windstärke. Und da ist natürlich das Fliegen jetzt mit Flair Schirmen, also das war nochmal, was ich vor zwei Jahren nicht für möglich gehalten hätte, das ist nochmal eine ganz, ganz andere Dimension, die da jetzt dazu kommt.

[00:14:58] **Lucian Haas:** Was ist anders an dieser Dimension? Die

[00:15:02] **Tomy Hofbauer:** Möglichkeiten und die Leichtigkeit. Also hat natürlich aus meiner Sicht dieser Trend zu Flair Schirmen, also ich glaube mittlerweile neun oder zehn Hersteller bieten sowas ja an, ist einerseits faszinierend, eben die Möglichkeiten, andererseits ist es für mich auch ein klarer Appell an Leute, die sowas fliegen, die Schirme lassen sich total leicht starten, total leicht fliegen, das heißt aber nicht, dass es so ungefährlich ist, wie es eigentlich scheint. Also ansonsten, wenn es an der Küste 30 oder 35 km/h Wind hat, dann ist man vor den Flair Schirmen nur dann in die Luft gekommen mit einem sehr kleinem Schirm und mit absolut guten Skills.

[00:15:52] Mittlerweile kommt man mit mittelmäßigen bis fast keinen Skills bei 35 km/h mit einem Flair Schirm in die Luft. Das heißt aber nicht, dass das dann sicher ist. Vor allem, wenn man das nutzen möchte, was die Schirme

[00:16:06] **Lucian Haas:** können. Nutzen heißt also wirklich dieses Fahrt in Höhe umsetzen und wieder die Höhe in Geschwindigkeit umsetzen und wirklich da so hoch und runter sich schwingen und das, was man alles da wirklich über die Bremse bei denen steuern kann. Das meinst du mit Nutzen?

[00:16:21] **Tomy Hofbauer:** Genau, das meine ich. Und ich kann es jetzt aus der, ich sage mal, erfahrenen Sicht, aus meiner Sicht ein bisschen beobachten. Aber auch aus Anfängersicht, was Flair Schirme betrifft, bei der Uli betrachten. Also die Uli ist eine sehr vorsichtige Fliegerin, hat aber für das, dass sie noch nicht lang fliegt, wirklich eine ausgezeichnete Starttechnik. Und eigentlich habe ich ihr gesagt, nein, mehr oder weniger habe ich gesagt, sie soll mit dem Schirm nicht fliegen am Anfang. Und dann haben wir doch, an guten Tagen hat sie probiert und ich habe gesehen, sie handelt. Das war mir auch vorher schon bewusst, dass sie das handelt. Aber sie hat da diese, ja, dass sie den Schirm so fliegt, eigentlich wie einen normalen Schirm.

[00:17:10] Das heißt, sie nutzt dieses Diven und diese Speedaufnahme eigentlich nicht. Sie fliegt wie einen normalen Schirm und hat aber diese Sicherheit, wenn der Wind auffrischt, dass sie sofort wieder am Boden steht. Und wenn man so nutzt, dann geht das durchaus auch mit weniger Erfahrung.

[00:17:29] **Lucian Haas:** Ist man nicht eigentlich gewissermaßen, Führungszeichen, verdorben, wenn man einmal so ein Flair -Mustache an der Küste geflogen hat? Will man dann überhaupt fürs Küstensoaring noch einen normalen Gleitschirm nutzen? Ja, absolut.

[00:17:43] **Tomy Hofbauer:** Also ich bin jetzt nicht verdorben. Also es gibt Bedingungen, wo das die perfekte Wahl ist. Aber immer, wenn es zum Kratzen ist, das heißt, wenn der Wind so ist, dass man sich mit einem normalen Schirm, sage ich mal so unter Führungszeichen, wurscht, ob das jetzt ein A -Schirm oder irgendein D -Schirm ist, halten kann, dann ist es für mich eigentlich immer so, dass das einfach mehr Spaß macht mit einem normalen Schirm. Und vor allem dieses Explorieren, wo du sagst, okay, du startest an einem Punkt und du weißt eigentlich nicht, wie geht es links weiter, wie geht es rechts weiter, außer das, was du siehst bis zur nächsten Kante. Also dieses Vortasten zur nächsten Kante, dann abschätzen, okay, schaffe ich jetzt die nächste Bucht? Okay, wo kann ich laufen?

[00:18:28] Und dann dieses Weitertasten, also dieses, wie weit kann ich fliegen an dieser Küste? Also das geht einfach mit einem Flareschirm nicht. In Wahrheit haben die ja eigentlich eine grottenschlechte Leistung, was aber bei entsprechenden Windstärken nebensächlich ist, die Schirmleistung. Und dann spielt natürlich der Flareschirm seine

große Stärke aus. Aber bei normalen Windgeschwindigkeiten um 20, 25 km/h liebe ich es, mit ganz normalen

[00:18:58] **Lucian Haas:** Schirmen zu fliegen. Du fliegst ja sonst auch Tandem, auch mit deiner Frau zusammen. Fliegst du auch an der Küste Tandem? An der Küste fliege

[00:19:06] **Tomy Hofbauer:** ich Tandem eigentlich ganz selten. Wir haben einen meistens mit. Aber das ist dann meistens so keine Zufallsbekanntschaft, die irgendwie mit großen Augen stehen und sagen, wow, wie geht denn das, kann man das machen? Und wenn ich so das Gefühl habe, okay, das könnte cool sein, dann sage ich einfach, du weißt was, ich habe einen Tandem mit. Wie schaut es aus? Ziehen wir eine Runde. Ja, da habe ich schon total schöne Erlebnisse gehabt. Und da ist es eher das Tandemfliegen, weil eben die Uli an der Küste selber gern fliegt. Also die Uli fliegt nicht gern Thermik. Da kann ich sie sofort begeistern, am Tandem mitzufliegen. Aber an der Küste fliegen wir eigentlich beide mit unseren

[00:19:46] **Lucian Haas:** Soloschirmen. Thermikfliegen, sagst du, mag die Uli, deine Frau, macht das nicht so gerne. Warum nicht? Beziehungsweise warum mag sie es dann beim Tandem? Die

[00:19:57] **Tomy Hofbauer:** ist das nicht geheuer, wenn sie den Startplatz irgendwie von oben sieht oder sehr hoch von oben ist. Dann natürlich das Unruhige in der Luft, das einfach die Thermik mit sich bringt. Also dieses Schaukeln und so weiter. Warum mag sie es mit mir? Ja, weil sie mir da einfach vertraut, dass ich weiß, was ich tue. Auch wenn es einmal richtig rüttelt und schüttelt. Und bei einem starken Board und wenn wir irgendwo auf Strecke sind, das ist ein bisschen, ja.

[00:20:27] **Lucian Haas:** Hast du an der Küste auch schon mal erlebt, dass es dort Thermik gibt, mit denen du richtig hoch aufdrehen konntest? Bei besonderen Wetterbedingungen vielleicht?

[00:20:39] **Tomy Hofbauer:** Eigentlich relativ selten, weil wir versuchen, also wenn es die Möglichkeit gibt, direkt am Wasser zu fliegen und dort ist es eigentlich sehr, sehr selten. Na gut, jetzt, was du sagst. Einmal bei einem Segeltörn in Kroatien, da waren wir auf irgendeiner Insel, Lamm oder so, wie die geheißen hat. Dort war es in der Tat so, dass wir angelegt haben mit dem Katamaran. Dann sind wir da rauf auf den Berg, da waren drei Flieger. Dort war es so, dass wir in dieser Bucht zuerst oben gesort sind. Dann war es einfach langsam zum Runterfliegen. Und in dem klitzekleinen Hafen mit einem Restaurant wollten wir landen. Und als wir landen kamen, sagten wir, okay, eigentlich trocken es noch recht gut.

[00:21:28] Und dann sind wir so das Meer ein Stück raus, immer weiter. Es hat immer besser getragen. Auf einmal hat es angefangen, mit einem Meter zu steigen. Und dann sind wir bei Sonnenuntergang, also weiß nicht wie weit draußen, aber richtig weit draußen hat es über dem Meer gestiegen. Also das war, das ist schon sehr lange her. Und da waren wir total geflasht, weil das hat natürlich über dem Meer aufsteigen, war bis dahin unmöglich. Aber scheinbar waren da alle. Das war eben die Bedingung und so, dass es abends irgendwie nur ein Warmluftpaket ganz gemütlich gekommen hat. Aber sonst eigentlich nicht. Also wenn man relativ nah an der Wasserlinie ist, ist es sehr ruhig, sehr laminar der Wind, aber dafür auch sehr selten irgendeine Thermik drinnen.

[00:22:15] Wenn

[00:22:16] **Lucian Haas:** du jetzt entscheiden müsstest, Küstenzoring oder Thermik fliegen, für was würdest du dich eher entscheiden? Mit jedem Jahr,

[00:22:24] **Tomy Hofbauer:** dass ich älter werde, würde ich eher dann Richtung Zorn tendieren, weil es einfach für mich gemütlicher ist und viel, viel stressfreier ist.

[00:22:34] **Lucian Haas:** Woran liegt das? Du sagst, mit jedem Jahr, wo ich älter werde, wird man im Alter ruhiger, sucht man nicht mehr diesen Thrill vom Thermikfliegen? Oder was ist das, was Thermikfliegen und Alter bei dir nicht so gut zusammenpassen lässt?

[00:22:47] **Tomy Hofbauer:** Ja, ob das jetzt für jeden so ist, kann ich nicht sagen. Aber in jungen Jahren habe ich das Ganze schon öfter herausgefordert und das versuche ich jetzt auch ganz bewusst nicht mehr zu machen. Also wirklich auch, wenn ich umstehe, jetzt nicht beim Zorn, sondern am Bergbonus und ich habe das Gefühl, es passt nicht. Wo ich

genau weiß, da hätte es vor fünf Jahren gar keine Option gegeben, da runterzugehen, gehe ich jetzt runter. Und obwohl ich jetzt nie eine Verletzung gehabt habe, aber irgendwie denke ich mir, das Fliegen ist so ein schönes Hobby bleiben für mich und ich möchte, wenn ich lange gelandet habe, ein gutes Gefühl haben. Und bei manchen Fliegen, ja, das war mir einfach vor fünf Jahren egal.

[00:23:36] Vielleicht, oder vor zehn Jahren, wo ich gesagt habe, okay, da weiß ich, das wird nicht klasse und das wird richtig sportlich. Und das habe ich trotzdem in Kauf genommen. Die Dinge nehme ich jetzt einfach nicht mehr in Kauf. Weil dann spaziere ich gemütlich runter vom Berg und das passt genauso.

[00:23:55] **Lucian Haas:** Neben Runterspazieren, du spazierst auch gerne hoch auf die Berge. Also du bist ein Hike -and -Fly -Junkie. Du betreibst auch mit deiner Frau zusammen eine Internetseite, Hike2Fly4Fun, wo ihr auch eure Touren jeweils vorstellt und mit Bildern und teilweise Videos und sowas. Was suchst du bzw. was sucht ihr bei solchen Hike -and -Fly -Touren? Für mich ist es auch

[00:24:18] **Tomy Hofbauer:** bei den Hike -and -Fly -Touren, dasselbe, was ich schon kurz erwähnt habe, mit den Küsten, mit den neuen Abschnitten. Also ich habe eigentlich so eine kleine To -Do, eine Hike -To -Do -Liste, wo ich mir einfach Gipfel oben stehen habe, die ich gerne begehen und befliegen möchte. Und das Schöne bei der Listen ist, die geht nie aus, weil bei jeder neuen Tour habe ich irgendwo im Horizont, sehe ich einen Berg, wo ich sage, okay, wow, das schaut super aus, da muss ich rauf, dann recherchiere ich das am Abend, der kommt in die Listen unten dazu und irgendwie, ja, ich hoffe, ganz viel von der Listen noch machen zu können, aber sie wird nie ausgehen. Und da ist es auch ein bisschen das neue Entdecken. Und wenn es nur der Nachbar -Gipfel ist, dann ist das für mich komplett was Neues.

[00:25:05] Und da haben wir einfach einige Gebiete bei uns, die wir da schon relativ gut abgegrast haben, sagen wir so. Aber wie gesagt, wir expandieren immer weiter und schauen, was können wir noch machen. Ja, das Schönste ist natürlich, wenn wir das gemeinsam machen. Machen können mit Freunden, ja. Heißt das, ihr macht nie eine Tour zweimal? Bei uns in der Gegend natürlich, weil wenn wir jetzt sagen, wir haben jetzt vielleicht nur zwei, drei Stunden Zeit, dann macht man was, was in der Nähe ist, wo man auch nicht weit hinfahren muss und was man auch schon kennt, wo man die Bedingungen kennt. Aber grundsätzlich, wenn es den Tag hergibt, wenn wir den ganzen Tag Zeit haben, eigentlich versuche ich immer, eine neue Tour zu machen. Du

[00:25:49] **Lucian Haas:** hast gesagt, du bist jetzt mit dem Alter, wirst du eher etwas ruhiger. Früher warst du aber auch so ein echter Wettbewerbstyp. 2013 hast du sogar mal an den Red Bull X Alps teilgenommen. Was sind deine prägendsten Erinnerungen an diesen Wettbewerb?

[00:26:04] **Tomy Hofbauer:** Die prägendsten Erinnerungen waren eigentlich, dass es eine irrsinnig, irrsinnig aufwendige Vorbereitung ist, die ich mir selber auferlegt habe. Also ja, mit Sauerstoffzelt und Dingen, wo ich jetzt im Nachhinein sage, ja, war das notwendig? Also das bleibt in Erinnerung. Und dann beim Bewerb war es irrsinnig faszinierend, dabei gewesen zu sein. Aber ich habe auch gemerkt nach dieser einen Teilnahme, das ist nicht meine Welt. Also das ist absolut Profisport und es wird auch so betrieben. Und ja, da ist mir vieles abgegangen, was ich bei kleineren Bewerbungen, kennengelernt habe vorher und das es auch noch immer gibt und das ich einfach dort schon vermisst habe.

[00:26:55] Aber schöne Erfahrung gewesen, klarerweise.

[00:26:59] **Lucian Haas:** Apropos kleinere Wettbewerbe. Du organisierst ja seit zehn Jahren die Border Race Serie mit. Du bist der Veranstalter. Wie kam es dazu?

[00:27:07] **Tomy Hofbauer:** Dazu kam es eigentlich aus einer Not heraus, weil ursprünglich zurückgeht der Bewerber auf dem Heli Eichholz. Also den ersten Bewerb überhaupt hat der Heli Eichholz veranstaltet. Das war 2008, glaube ich. Ja, genau, richtig. Und dann gemeinsam mit seinem damaligen Arbeitsgeber, mit der Vorderrecker Petra und dem Jochen, die das übernommen haben dann und daraus eine ganze Serie gemacht haben, wo auch Cross Alps früher dabei war. Und wo ich eigentlich von Beginn an fast ein Fixstarter war, sowohl Cross Alps als auch Cross Border Race. Also da habe ich keinen Reichtum. Und dann habe ich gesagt, ich will das Rennen in keinem Jahr eigentlich auslassen. Ja, und dann hat einfach die Petra gesagt, sie schafft das nicht mehr, nebenher Beruf und hin und her.



[00:27:56] Und sie möchte das eigentlich, möchte aufhören. Und da sind dann der Willi Ludwig, also mit dem ich das gemeinsam mache, dann zu ihr gegangen und haben gesagt, du Petra, was hältst du davon, wenn wir das weitermachen, wenn wir das übernehmen? Und ja, und da war sie super happy und hat gesagt, ja gern, das würde ihr taugen, wenn da ihr Baby praktisch weiterleben kann und wir das machen. Ja, und so sind wir dazugekommen und so machen wir es jetzt seitdem.

[00:28:26] **Lucian Haas:** Worum geht es eigentlich beim Border Race? Vielleicht gibt es manche Hörer, die dieses Wettbewerbsformat nicht so ganz zuordnen können. Also woraus besteht dieser Wettbewerb und was macht aus deiner Sicht das Besondere daran aus?

[00:28:39] **Tomy Hofbauer:** Ja, die Regeln im Groben sind so, also 33 Stunden dauert der Bewerb. Also er zieht sich mehr oder weniger über zwei Tage und die Aufgabe für die Athleten ist dabei, in irgendeine Himmelsrichtung, das heißt, der Athlet bestimmt selbst, wohin auszuschwärmen, mehr oder weniger. Wie bei allen Hiken, Flybewerben, Fortbewegungsmittel ist einzig zu Fuß und natürlich der Gleitschirm, also kein Supportfahrzeug, mit dem man mitfährt oder keine Bahnen, Seilbahnen und so weiter. Und dann den Wendepunkt zu setzen, an der Stelle, wo man als Athlet glaubt, okay, das ist so weit, dass ich gerade noch ins Ziel komme, also in die 33 Stunden, weil wenn ich das nicht schaffe, dann gibt es eben Abzüge.

[00:29:27] Und für mich das Besondere und ich glaube auch, da unterscheiden wir uns zu allen anderen Hiken, Flybewerben, ist, dass sich jeder Athlet seinen Wendepunkt und sein Ziel eigentlich selber definieren kann. Was noch besonders ist beim Start, man kann beim Start mit X -Albsteilnehmern, Simon Oberaner, Friedrich Thomas, Gregl Maurer, also viele bekannte, Paul Guschlbauer waren schon bei den Rennen dabei, also steht gemeinsam mit denen an der Startlinie und das Schöne ist dann, man kommt nach zwei Tagen ins Ziel, gleich wie Gregl Maurer, das heißt, ich bin auch ins Ziel gekommen, wie der Weltmeister oder wie ein X -Albsteilnehmer.

[00:30:12] Gut, der Wendepunkt wird ein anderer gewesen sein von einem X -Albsteilnehmer, als wenn ich das das erste Mal versuche, aber das Gefühl, ins Ziel zu kommen, das ist für mich einfach etwas Essentielles. Und bei keinem anderen Hike -and -Fly -Rennen kannst du als Rookie ins Ziel kommen, das geht nicht. Also X -Albs schon gar nicht zu denken, aber auch an allen anderen. Du bist irgendwo auf der Strecke, schaffst einen Wendepunkt, schaffst zwei, schaffst vielleicht drei, aber du wirst nicht im Ziel sein. Und das ist für mich die Faszination beim Borderless. Es kann jeder ins Ziel kommen. Man muss nur seinen Wendepunkt klug für sich wählen, seinen eigenen Wendepunkt am Limit.

[00:30:54] **Lucian Haas:** Das heißt, jeder kann im Rahmen seiner Möglichkeiten seine Erfolge feiern.

[00:30:58] **Tomy Hofbauer:** Genau, ja. Und das auch wirklich risikolos. Das heißt, und das wird theoretisch reichen, einen Berg raufwalken, einen Gleitflug ins nächste Tal und das Ganze bis ins Ziel zurückgehen, weil 15 Kilometer ist die Minimumdistanz, die man erreichen muss. Und das ist für einen, der einen Berg hochgehen kann,

[00:31:18] **Lucian Haas:** zu schaffen. Am Anfang gab es ja, glaube ich, nur zwei Wertungen. Einmal die Herren - und die Damenwertung, glaube ich, als Unterschied. Mittlerweile habt ihr eine ganze Reihe davon. Eine Rookie -Wertung, eine Tandemwertung, eine Seniorenwertung und so weiter. Warum habt ihr das immer weiter aufgebaut?

[00:31:34] **Tomy Hofbauer:** Da sind schon aus dem Teilnehmerfeld einfach die Wünsche gekommen, auch ein bisschen das Ziel, der Sicherheitsgedanke, eben unsere Fernwertung, wo man sagt, okay, nur mit B -Schirmen oder bis maximal B -Schirmen kann man teilnehmen. Weil ansonsten muss man natürlich fairerweise sagen, dass man mit einem B -Schirm zu einem aktuellen Hochleistungsschirm, wenn es einigermaßen fliegt, einfach keine Chance hat oder ein enorm hohes Risiko eingehen muss, um da mitzuhalten. Deswegen haben wir gesagt, okay, das ist zum Beispiel wichtig. Dann, ja, die Senioren, das sagen wir ja gar nicht, wir sagen Master, das klingt ja viel schöner, wie Senioren. Und ja, dann ist es gekommen, ab 50 gilt es.

[00:32:20] Als ich 50 geworden bin, habe ich mir gedacht, das wäre eigentlich cool, wenn es jetzt eine Masterwertung geben würde. Nicht ganz unangenehm, nachdem ich hin und wieder

[00:32:29] **Lucian Haas:** selber noch teilnehme. Bei den Red Bull X Alps, die wir vorhin erwähnt haben, hat es ja über die Jahre auch noch immer eine noch stärkere Professionalisierung eigentlich gegeben, von den ganzen Teilnehmern.

Siehst du solche Trends auch bei den Border Race? Also sind die Leute, die daran teilnehmen, sind die auch irgendwie über die Jahre immer professioneller geworden in der Vorbereitung oder vielleicht nicht professioneller als solches? Das sind jetzt keine Profis, die da antreten, aber dass die Leute immer besser vorbereitet dahin kommen und auch mit immer besserer, zugeschnittener Ausrüstung und Sonstigem?

[00:33:00] **Tomy Hofbauer:** Ja, das merkt man auf jeden Fall. Also gerade bei dem Bewerb ist, glaube ich, in der Vorbereitung, irrsinnig viel drinnen, weil man einfach sich die Route ja selber zuschneiden muss oder sollte. Das heißt, es macht da jetzt nicht wirklich Sinn, dass man da irgendeinem Bulg hinterherläuft, weil man gar nicht weiß, was die im Endeffekt vorhaben. Also Vorbereitung ist wichtig und ist schon zu beobachten, dass die immer professioneller wird, weil schlussendlich ist von vielen Teilnehmern beim Border Race zumindest die das wirklich, ja, versuchen aufs Podium zu kommen, ist nach wie vor, also die Teilnahme an Red Bull X -Alps. Und das ist, glaube ich, schon eine gute Empfehlung, wenn ich bei Border Race Rennen am Podium stehe oder einige Male am Podium stehe.

[00:33:52] Das sieht man auch bei vielen Athleten. Ja, eben der Simon Oberrauner und der Friedrich Dahm, die sind auch zuerst bei Border Race auf den Protesten gestanden und sind dann irgendwann zu X -Alps gekommen.

[00:34:04] **Lucian Haas:** Du hast ja auch jahrelang daran teilgenommen. Ich weiß gar nicht, nimmst du jetzt noch daran teil oder bist du nur noch Veranstalter? Ich bin Veranstalter.

[00:34:12] **Tomy Hofbauer:** Teilweise supporte ich meine Frau ein bisschen mit, die jetzt schon zweimal teilgenommen hat, die Uli. Aber theoretisch beim ersten Rennen, das jetzt in einem Monat ist, ist wieder im Raum, dass wir, die Uli und ich, gemeinsam am Tandem mitmachen, sofern sie die Vorbereitung vor Ort so erlässt. Wenn wir genug ausreichend Personal haben und der Willi mir da eines abnehmen kann, dann werden wir höchstwahrscheinlich wieder am Start sein.

[00:34:39] **Lucian Haas:** Wenn man so in die Ranglisten über die Jahre guckt, du warst auch mal ziemlich erfolgreich in den Border Races. Du warst zweimal Gesamtsieger, habe ich gesehen. Ich glaube, mehrmals Gesamtzweiter. Und 2021, 2022 warst du auch Gesamtsieger mit dem Tandem, mit deiner Frau zusammen. Wie gut funktioniert das eigentlich, Hike and Fly mit Tandem zu machen? Und was ist das Besondere daran? Worauf muss man achten, dass man als Paar da in irgendeiner Weise funktioniert?

[00:35:06] Ja, das

[00:35:07] **Tomy Hofbauer:** hat sich bei uns schon sehr gut eingespielt. Und das ist natürlich ein irrsinniger Vorteil beim Tandemfliegen, gerade wenn es nicht die offiziellen Startplätze sind, weil man sich da gut kennt. Vor allem Starts in Hochalpinengelände, vielleicht irgendwo auf einem Gletscher. Da ist es irrsinnig wichtig, dass ich weiß, dass ich mich auf meinen Co -Piloten verlassen kann. Dass ich weiß, wenn ich sage, es ist zum Laufen, dann läuft er und hört nicht auf. Also das ist irrsinnig wichtig. Und da bin ich mir sehr, sehr sicher, was funktioniert und was nicht funktioniert. Was ich jetzt mit einem Passagier, zum Beispiel, den ich nicht kenne, nicht machen würde, auf keinen Fall machen würde,

[00:35:53] kann man da durchaus machen. Ja, und in der Luft gibt es dann halt auch eine klare Aufteilung und auch immer wieder mal ein Briefing zwischendurch vor einer Querung. Okay, machen wir da den Wendepunkt? Fliegen wir weiter? Was glaubst du? Und da stimmt man sich ab. Bis hin, dass die Uli bei Querungen dann einmal den Schirm übernimmt. Also wir haben dann meistens die Bremsgriffe etwas verlängert. Also das heißt, ich habe einen weiteren Bremsgriff, circa 30 cm tiefer, den ich in die Uli dann übernehmen kann. Und dass ich einfach bei Querungen einmal was essen kann, mich vielleicht auf etwas anderes konzentrieren kann. Kurz für ein paar Minuten. Also das klappt sehr gut.

[00:36:37] **Lucian Haas:** Planst du die Routen, die du fliegst und läufst, ganz anders, wenn ihr mit dem Tandem unterwegs seid?

[00:36:44] **Tomy Hofbauer:** Also streckentechnisch eigentlich nicht. Also ich bin ja früher auch natürlich Solo -Strecken geflogen. In Wahrheit ist es mit dem Tandem nicht wirklich anders. Also ich finde, Streckenfliegen mit dem Tandem ist, also für mich ist es wesentlich schöner, als am Solo, weil das Ganze viel gedämpfter daherkommt. Und in

Wahrheit ist die Leistung eines Tandems gar nicht schlecht. Also ich kann es jetzt nicht vergleichen mit irgendeinem Zweitliner, einem C -Schirm, aber mit einem High -B -Schirm bei den Talg -Querungen komme ich relativ locker mit von der Geschwindigkeit und auch von der Ankunftshöhe und so weiter. Das heißt, da kann man relativ gut mitfliegen und es ist auch einiges möglich mit dem Tandem.

[00:37:32] **Lucian Haas:** Aber mit dem Solo, kannst du ja zum Beispiel von wahrscheinlich viel kleineren, steileren Flächen einfach starten und auch die Landeeinteilung wird man mit dem Solo vielleicht riskanter in kleinere Flächen sich reinbasteln können, als das mit dem Tandem möglich ist. Also planst du in diese Richtung dann auch einfach anders oder sagst du, nein, meine Skills sind so gut eigentlich überall, wo ich mit dem Solo starten kann, kann ich auch mit dem Tandem starten?

[00:37:58] **Tomy Hofbauer:** Ja, da muss man vielleicht jetzt trennen, wenn man Strecken auf Strecke sieht. Weil beim Streckenfliegen ist es meistens so, das ist jetzt nicht als Hike and Fly gedacht und dann machen wir Strecken. Das ist eher die Seltenheit. Das ist eher, wenn wir zum Beispiel mit dem Zelt ein paar Tage unterwegs sind mit dem Tandem. Aber ansonsten sind unsere Startplätze für die Streckenfliege zum Beispiel unser Schöckl, unser Hausberg, der bietet sich an oder eben an der Grenze unten, also die klassischen Ausgangspunkte für weite Strecken, für weite Dreiecke. Und da kennen wir die Startplätze und das sind eigentlich alle unproblematisch, unproblematisch Tandem geeignet. Wenn es wirklich einmal auf einen Hike and Fly geht, dann ist ganz klar, entweder sind es Startplätze, die ich Solo schon gestartet und gelandet bin, wo ich es unter den Gesichtspunkten auswähle oder einfach eine wesentlich größere Sicherheitsmarsch einplane, sowohl was den Startplatz betrifft, also keine felsdurchsetzten Startplätze, keine abrupten, also wo einfach nur ein Abbruch möglich ist.

[00:39:00] Und bei der Landung das Gleiche. Also Landung ist schon, muss man sagen, mit dem Tandem, also in hochalpinen Gelände, da ist für mich eine Wiese fast ein Muss. Also da äußerst ungern auf felsigen, unwirtlichen Terrain landen mit dem Tandem. Also das ist, wenn das irgendwie geht, vermeide ich das auf jeden Fall.

[00:39:24] **Lucian Haas:** Wechseln wir nochmal das Thema. Du machst mit deiner Frau noch eine andere Form von Tandem. Rund ums Gleitschirmfliegen. Du hast nämlich ein gemeinsames Projekt mit ihr. Das nennt sich ParaFinder.at. Noch mit einem weiteren Partner dabei. Worum geht es dabei?

[00:39:41] **Tomy Hofbauer:** Entstanden ist es eigentlich aus einer Not heraus oder aus einer Leidenschaft von mir heraus. Ich schaue einfach gern Equipment. Was gibt es neu am Markt? Vor allem bin ich immer auf der Suche, wenn ich irgendwo für irgendein Teil, es muss jetzt nicht nur das, was fliegt, sondern es kann einmal Stirnlampen oder sonst was sein, zu schauen, wo gibt es das? Gibt es etwas, was vielleicht einige Gramm leichter ist? Also das ist ein bisschen ein Spreng von mir. Und ja, vor einigen Jahren eben auf der Couch im Winter beim Vergleichen für einen Gleitschirm, habe ich einfach gesehen, wie mühsam das ist, da jetzt Dinge zu vergleichen. Sei es jetzt Spannweiten, Streckungen, Gewichte. Da irgendwie herauszufiltern zu können, wie komme ich da zu meinem Wunschobjekt oder wie komme ich da jetzt zu dem Teil, das am besten ist.

[00:40:29] Und da habe ich mir gedacht, das wäre schön, wenn man das wirklich auch mit einigen, wenigen Mausclicks vergleichen könnte, so Dinge wie Streckung, Schirmgewicht und so weiter. Ja und daraus ist einfach unser Parafinder entstanden. Also gemeinsam mit der Uli und dem Chris Gross, der eben das softwaretechnische Know -how hat. Wir haben eben da eine Plattform gemacht, wo eben alle aktuellen und nicht nur die aktuellen, sondern auch die Vorgängermodelle und weiter zurück, einfach drinnen sind. Und wo man auf sehr unkomplizierte Weise die Schirme untereinander vergleichen kann. Aber nicht nur vergleichen, sondern wirklich aussuchen, dass ich sage, okay, ich suche jetzt einen Schirm für Hike & Fly.

[00:41:17] Maximal soll er ein C -Schirm sein und Gewicht maximal 3,5 Kilo. Sag mir, was gibt es am Markt? Und das Ganze noch für mein Körpergewicht. Ja und dann kann man die Auswahl, beziehungsweise die angezeigten Modelle so sehr schön runterbrechen und kann man super schön vergleichen und findet da relativ schnell ein passendes

[00:41:41] **Lucian Haas:** Modell. Das heißt, Parafinder ist im Grunde eine riesige Gerätedatenbank mit guter Filterfunktion so ungefähr.

[00:41:48] **Tomy Hofbauer:** Ja genau. Also ich kann klassisch filtern, wie auf den gängigen Portalen natürlich auch, dass ich mir alle möglichen Filter setze. Aber ich kann auch, das heißt unserem Know-how vertrauen, dass ich sage, okay, zeig mir einen Acro-Schirm oder zeig mir einfach alle Flare-Schirme und wir wählen dann für den User aus, was es am Markt gibt.

[00:42:11] **Lucian Haas:** Du hast so ein bisschen deine Anfangsmotivation beschrieben, aber das ist so etwas Kleines, was man für sich macht. Nun habt ihr eine riesige Datenbank geschaffen. Da müssen ja erstmal alle Daten auch reinkommen. Also irgendeiner muss das alles eintippen und sonst was, das ist wahrscheinlich unheimlich viel Arbeit, was damit verbunden ist. Nun verdient ihr, soweit ich es von außen sehen kann, verdient ihr ja damit kein Geld. Also was ist die Motivation, wirklich so viel Zeit da reinzustecken?

[00:42:37] **Tomy Hofbauer:** Ja, es ist richtig. Wir verdienen kein Geld. Natürlich wäre irgendwann der Wunsch, dass man zumindest die laufenden Kosten decken könnte. Aber die Motivation für uns drei waren wirklich, also wir sind alle drei begeisterte Flieger. Wir waren alle von der Idee von Anfang an überzeugt. Dass das klappt, dass das gut ankommt. Und die Motivation kommt einfach aus netten Mails von Usern, die vielleicht etwas nachfragen oder einfach nur sagen, das ist cool und das ist super. Aber auch mit Tipps, wo sie sagen, der Schirm, den würde ich jetzt anders kategorisieren. Wir haben ja interne Parafinder, also eine Einstufung in den einzelnen Klassen auch noch, wo wir uns das dann einfach anschauen und dann nochmal nachjustieren.

[00:43:25] Also das ist unser Motivation. Wie kommt ihr an all die Daten? Teilweise von den Herstellern, aber sehr oft einfach ganz klassisch von der Homepage, wenn der Schirm reinkommt. Also wir haben da schon so einen eigenen Algorithmus, wo wir eigentlich alle ein bis zwei Wochen spätestens alles abgrasen an Portalen. Unter anderem, da bist ja du dabei, was gibt es Neues am Schirmmarkt? Und wenn dann dort steht, vom PGD ist der QR2 neu am Markt, dann ist das auf unserer To-Do-Liste und dann ist die Uli am Zug. Sie erfasst alle Daten in unserer Datenbank. Ja, dann gibt es ein neues Update vom Chris und die Schirme sind drinnen. Also ich glaube, wir sind sehr, sehr vollständig und ganz, ganz nah an der Zeit.

[00:44:16] Also nicht ein paar Monate später, dass ein Schirm drinnen ist, sondern wenn er am Markt ist, wenn es Daten gibt, dann ist er bei uns drinnen. Jetzt habt ihr

[00:44:24] **Lucian Haas:** kürzlich ein großes Update gemacht und habt im Grunde eine Art Gebraucht-Markt -Datenbank auch noch da zusätzlich draufgesetzt. Wie funktioniert das? Ja,

[00:44:36] **Tomy Hofbauer:** wir haben zu Beginn, also beim Start schon eine Gebraucht-Datenbank gehabt, also wo unsere User kostenlos Schirme reinstellen können. Also der Unterschied zu einer anderen Gebraucht-Datenbank bei uns ist, dass wir im Hintergrund ja alle Daten bereits wissen vom Schirm. Das heißt, wenn du jetzt einen Schirm verkaufen willst, nehmen wir an, es ist ein Novamento 4, dann hat mich immer gestört bei den Inseraten, da steht dann Novamento dabei, wenig geflogen und Preis so und so viel. Ja, da fange ich als Käufer eigentlich nichts damit an. Da gibt es dann drei Mädels mindestens, weil ich das wissen will, das wissen will und das wissen will. Das ist bei uns anders. Bei uns sagt der User, der hat auch sein, der weiß nur, ich habe einen Novamento 4, der liegt im Keller und eigentlich brauche ich ihn nicht mehr.

[00:45:22] Und der gibt jetzt auch Novamento 4 ein und wir spülen automatisch von unserer Datenbank sämtliche Daten mit ein. Das heißt, wir haben einen vollständigen Schirm drinnen und der den kaufen will, weiß sofort Bescheid über den Schirm, was für ein Gewichtsbereich, wie schwer, was für Streckung. Und der Kunde oder der Verkäufer gibt dann eigentlich nur mehr seinen Wunschpreis ein. Beim Wunschpreis haben wir dann automatisch, wo angezeigt wird, ist es ein guter Preis, ist es ein fairer Preis, ist er günstig. Also auch für den Verkäufer. Verschnüren wir mal, wo liegt er mit seinem Preis? Ist das realistisch? Ist das marktgerecht? Ja, und der veröffentlicht seinen Schirm. Und das Neue jetzt, wir haben jetzt versucht, aus anderen bestehenden Gleitschirmbörsen einfach dort die Modelle

[00:46:13] genau nach unserem Modell bei uns darzustellen. Das heißt, man sieht aber dann auch gleich bei den Inseraten, wenn ich jetzt eingebe, wir suchen egal was für ein Schirm, bei einem Schirmmodell ist es in der Regel so, dass ich dann mal fast die Farbe aussuchen kann, weil ich schon so viele drinnen habe. Das ist wirklich jetzt ein großer Zugewinn. Und man sieht auch, woher kommt das, ob das jetzt Quelle will haben oder von THV ist. Und dann habe ich

die kompletten Schirmdaten mit dem Text, den der Verkäufer geschrieben hat. Wenn ich aber den Verkäufer kontaktieren möchte, dann komme ich natürlich, wie verlinkt, auf das U -Inserat. Das will man natürlich in keinsten Weise verändern und kann dort mit dem Verkäufer Kontakt aufnehmen.

[00:46:59] Und da haben wir jetzt drei Börsen aufgenommen, müssen aber durchaus, also mit relativ wenig Aufwand könnten wir theoretisch viel, viel mehr Börsen noch mit aufnehmen, auch aus dem Ausland, aber da wird noch einiges kommen.

[00:47:15] **Lucian Haas:** Wie funktioniert das technisch? Also euer System, PowerFinder, scannt gewissermaßen auch den DHV Gebrauchtmrkt? Und wenn da eine neue Anzeige reinkommt, liest euer PowerFinder die automatisch aus, übernimmt die Daten, die da steht, wenn da jetzt steht Mentor 4S oder sowas, dann kommt das bei euch entsprechend in die Datenbank rein. Und dann kann ich halt sehen, okay, ich suche nach einem Mentor 4 oder was auch immer, dann taucht diese Anzeige bei euch mit auf. Und ich werde dann, wenn ich sage, da möchte ich mehr Infos zu haben, werde ich dann halt auf den DHV Gebrauchtmrkt gewissermaßen verlinkt.

[00:47:50] **Tomy Hofbauer:** Genau, da wird man dann zurückgeleitet. Also das Ziel war einfach, dass man für den User eben den Komfort hat, dass ich nicht drei, vier, fünf verschiedene Börsen abklappern muss, um zu schauen, ob jetzt mein Wunschschirm dort irgendwo angeboten wird, sondern er wird automatisiert, ganz egal wo er inseriert wird, wird er bei uns dargestellt. Also es wäre dann theoretisch egal, ob ich den im DHV Forum inseriere oder direkt bei uns, der Vorteil für einen User, der einen Schirm sucht, wenn es bei uns inseriert ist natürlich, dass er die Kontaktdaten für den Verkäufer direkt dann schon bei uns hinterlegt hat. Also dieses einmal weiterlinken zum Originalinserat, das würde man sich ersparen, aber man hat dann einen super Überblick mit dem kompletten Datensatz, den es für den Schirm gibt, den es im Originalinserat natürlich nicht gibt.

[00:48:47] Da steht wieder nur Nova Mentor 4 und der Preis. Und vielleicht ein paar Sätze vom Verkäufer.

[00:48:54] **Lucian Haas:** Scantern euer System die anderen auch so durch, dass der sofort erkennt, ah, der Schirm ist jetzt rausgenommen aus der ursprünglichen DHV oder will haben Datenbank und so weiter, der ist jetzt verkauft, dass das bei euch sofort auch entsprechend gestrichen wird? Oder kann es sein, dass einmal ausgelesene Anzeigen bei euch noch drinstehen, die aber letzten Endes schon lange weg sind?

[00:49:14] **Tomy Hofbauer:** Nein, schon lange gibt es nicht. Also es wird täglich ausgelesen. Du müsst jetzt den Christian fragen. Das ist das Softwaregenie dahinter. Aber zumindest zweimal am Tag wird ausgelesen. Wir haben, also auch vor Parafinder hat die KI nicht hart gemacht. Also das sind natürlich wirklich hunderte Inserate pro Tag. Also das wäre eigentlich, also das wird unser, ja, nachdem wir das eigentlich alles noch hobbymäßig betreiben, also quasi wird unsere Zeit einfach nicht zulassen, dass wir jeden Schirm kontrollieren, sondern das macht eigentlich... Mittlerweile eine sehr ausgeklügelte KI. Und mit, ich glaube, wir sind mittlerweile bei 98 Prozent der Inserate werden vollautomatisch erkannt, übernommen.

[00:50:01] Also einzig zwei Prozent von den Inseraten müssen wir noch händisch was draufschauen und vielleicht was richtigstellen.

[00:50:08] **Lucian Haas:** Was ist mit anderen Geräteausrüstung? Also beispielsweise was ist mit Gurtzeugen? Was ist mit Rettungen?

[00:50:14] **Tomy Hofbauer:** Da sind wir zurzeit dabei. Also das wird das nächste ganz, ganz große Update werden. Vielleicht schaffen wir es sogar, beides gemeinsam dann zu launchen. Also erst die Geräte -Tantenbank und Gleitschirm. Da gibt es jetzt noch einige Herausforderungen, wo wir jetzt gerade am Tüfteln sind, wie wir das machen. Eben zum Beispiel ist, was ist, wenn einer ein komplettes Set inseriert? Wo wird das dann dargestellt? Wird das bei den Schirmen dargestellt? Wird das beim Retter dargestellt? Wird es beim Gurtzeug dargestellt oder als Set oder zusätzlich als Set? Also das ist zum Beispiel so eine Sache, wo wir jetzt gerade dabei sind, wie wir das lösen. Aber ansonsten wird es dann die Geräte -Neu -Datenbank geben. Und ich glaube, das könnte nochmal richtig, richtig super cool werden.

[00:51:02] Weil Schirmen vergleichen ist eins. Da gibt es ja ältere Seiten, die super gemacht wurden, die aber nicht mehr gewartet sind, weil man zumindest ältere Modelle an Gleitschirmen noch vergleichen kann und Daten hat. Zwar

jetzt glaube ich nicht in dieser Form, wie wir es machen, aber wo es sowas gibt. Aber Gurtzeug -mäßig, glaube ich, gibt es gar nichts. Und da, glaube ich, das könnte richtig cool sein, wenn ich sage, okay, entweder ich mache eine normale Filtersuche über alle Gurtzeuge drüber und schränke mir einfach ein, was ich will. Oder ich sage einfach, okay, Parafinder sucht für mich alle Bot -Gurtzeuge unter 3,4 Kilo, die als Protektor einen aufblasbaren Protektor haben und eine Zertifizierung haben.

[00:51:47] Das auf einen Blick. Das ist, glaube ich, eine richtig große Hilfestellung für manche, die auf der Suche sind nach

[00:51:54] **Lucian Haas:** Equipment. Das wird ja aber dann richtig anspruchsvoll, wenn ich mir vorstelle, okay, wenn du jetzt die aktuellsten Gurtzeuge nimmst, dafür sind ja die Daten teilweise auf den Webseiten entsprechend zu finden. Aber gerade im Gurtzeugmarkt gibt es ja auch viele, wo du sagst, ich kann auch ein fünf Jahre altes Gurtzeug noch verkaufen und fliegen. Und die sind immer noch gut und entwickeln, wurden vielleicht ein bisschen weiterentwickelt, aber die alten funktionieren noch genauso. Aber diese Daten sind halt häufig nicht mehr im Netz direkt zu finden. Wie wollt ihr da drankommen? Schreibt ihr die Hersteller an?

[00:52:24] **Tomy Hofbauer:** Wenn es wirklich wichtige oder Hersteller, die gut am Markt vertreten sind, schreiben wir direkt die Hersteller an. Mittlerweile funktioniert das auch recht gut, weil die Hersteller unsere Seite auch kennen und, glaube ich, nicht unfroh sind, wenn ihre Produkte dort auch platziert sind. Wobei wir da jetzt nichts davon haben, ob sie jetzt drinnen sind oder nicht. Wir umzusetzen. Es ist nur wichtig, dass wir vollständig und komplett sind. So kommen wir dran. Aber bei dem Gurtzeugen wird es natürlich so sein. Wichtig sind einmal die neuen Geräte, dass die drinnen unvergleichbar sind, weil das ist das, was der Kunde kaufen kann. Nachdem aber die Gurtzeug -Datenbank -Pfleger jetzt schon seit Beginn an, seit zwei Jahren. Also ich habe jetzt schon eigentlich teilweise die zweite Generation der Gurtzeugen in der Datenbank, die mir aber noch nicht nützen.

[00:53:12] Das heißt, jetzt kommen schon die neuen Geräte. Was weiß ich? Jetzt für X -Arps die neuen Gurtzeuge, die leichteren Gurtzeuge, was weiß ich. Oder neue Hersteller wie Bogdanfly und so weiter mit jetzt aktuell das Pizzarace und das X -Race, das wir schon drinnen haben. Aber auch die älteren. Und für den Verkauf hast du natürlich recht. Da haben wir ein Problem, dass wir bei älteren Gurtzeugen nicht zu jedem Datensatz kommen. Aber da gibt es natürlich dann trotzdem die Möglichkeit, dass der Verkäufer sagt, okay, das weiß er ja zumindest. Ich habe ein Bot -Gurtzeug. Als Protektor habe ich einen Schaumstoff und so weiter. Dann gibt es zumindest im Gebrauchtmittel auch bei den älteren Modellen, wo wir vielleicht keinen kompletten Datensatz haben. Also da reden wir dann von Modellen, die älter als vier, fünf, sechs, sieben Jahre sind.

[00:54:00] Dann haben wir zumindest diese Filtermöglichkeit, dass ich sage, okay, zeig mir alle Wendegurtzeuge. Also das haben wir dann immer. Da ist dann die Frage, wie viele Modelle und Sachen gibt es, dass man das überhaupt noch, ob es da überhaupt eine Notwendigkeit gibt, jetzt wirklich bei Älteren noch genauere Datensätze zu haben. Ansonsten wären wir auch verdammt zurückzuschrecken, dass wir die Hersteller auch schauen, dass wir von alten Gurtzeugen noch die kompletten Datensätze kriegen, wenn das notwendig ist.

[00:54:31] **Lucian Haas:** Alles sehr viel Aufwand sehe ich immer oder denke ich mir immer. Wie könntet ihr denn mit sowas irgendwann mal Geld verdienen? Oder ist das gar nicht das Ziel letzten Endes?

[00:54:44] Zu

[00:54:44] **Tomy Hofbauer:** Beginn? Ja. Nein, also das Ziel, das ist wie bei fast allen, was ich mache, das am besten funktioniert bei mir, wenn das Ziel am Anfang erstens kein Muss ist, also das heißt, das musst du jetzt machen, sondern wenn es von mir kommt, dass ich es mache. Und wenn ich für mich überzeugt bin, dass das eine super Sache ist, dann kommt das Verdienen oder kann man damit was verdienen eigentlich relativ weit hinten. Ja, und das ist jetzt nach wie vor relativ weit hinten. Natürlich wäre es schön. Also was wir aber auf keinen Fall wollen und das sind wir uns ganz, ganz einig, alle drei, also Chris, Uli und ich, der Joffin User, sollte es auf jeden Fall kostenlos bleiben. Natürlich wäre es schön, wenn man von den Herstellern irgendwie einen kleinen Betrag kriegen kann, für das, dass es die Datenbank gibt, für das, dass verglichen wird und so weiter.

[00:55:37] Aber da haben wir jetzt auch noch keine Lösung. Aber wie gesagt, das ist deswegen nicht ein Problem. Das ist eine Priorität, weil es für uns keine

[00:55:46] **Lucian Haas:** Priorität ist. Wenn man das alles so sieht, du organisierst die Border Races, steckst viel Arbeit mit deinen Kollegen zusammen in dieses Parafinder und sowas. Was ist für dich dieser Antrieb, dich gerade für diese Gleitschirmszene so stark zu engagieren? Du könntest ja auch einfach nur für dich fliegen gehen. Also was treibt dich an, zu sagen, ich will da irgendwie den anderen auch was mitgeben, was zurückgeben, was auch immer?

[00:56:13] **Tomy Hofbauer:** Ja.

[00:56:16] Das ist wahrscheinlich das, warum ich seit 36 Jahren fliege und warum ich jeden Tag gern fliege und warum ich immer noch neue Projekte und Ideen habe, weil ich es einfach gern mache und weil ich da auch gern was teile und anderen zurückgeben möchte.

[00:56:34] **Lucian Haas:** Was sind deine, oder hast du schon noch neue Projekte quasi in der Pipeline für dich?

[00:56:39] **Tomy Hofbauer:** Neue Projekte, also da bin ich ein bisschen wie die Jungfrau zum Kind gekommen. Beim Aeroclub bin ich zur Ehre gekommen, dass ich für alle Belange rund um Hike & Fly zuständig bin. Und da ist jetzt ein neues Projekt entstanden, unter anderem also nicht nur die Wettbewerbsszene, sondern was ich in letzter Zeit sehe, auch persönlich und mit Gesprächen mit anderen Piloten, es wird immer mehr zum, es kommt immer zu größeren Projekten. Zu größeren Reibungspunkten bei Hike & Fly. Also Stichwort Grundstückseigentümer, Jagdpächter, verschiedene Interessensgemeinschaften, die halt nicht unbedingt da immer erfreut sind, wenn da Piloten irgendwie starten.

[00:57:29] Und da haben wir jetzt im Aeroclub begonnen, eine Initiative um eben Fluggebiete, Hike & Fly Gebiete, also nicht offiziell zu überlegen, wie können wir das schützen, wie können wir aber auch da geht das gemeinsam machen, mit allen Interessensgruppen, also mit der Jägerei, mit dem Tourismusverband und so weiter. Und da einfach so Leuchtturmprojekte zu schaffen mit gewissen Gebieten, die auch dann, die man copy -paste in anderen Gebieten vielleicht verwenden kann, wenn es Probleme gibt. Oft sind die Probleme ja wirklich hausgemacht. Also wir sehen das an einigen Stellen, an einigen Ecken oft hilft es wirklich, dass wir ein erklärendes Gespräch mit dem Grundstückseigentümer und dann sieht man, aha, okay, um die Kleinigkeit ist es einem eigentlich gegangen.

[00:58:22] Wenn ich das berücksichtige, ist alles gut. Dazu gehört so aus meiner Sicht ein Hike & Fly Codex. Das heißt, nur weil wir das Privileg haben, eigentlich überall fast fliegen zu dürfen, heißt das nicht, dass man das, ja, keine Ahnung, so kommunizieren sollte mit dem Grundstückseigentümer und so weiter, sondern das geht nur miteinander. Und ich glaube, da ist wichtig und das sehe ich als eine große Aufgabe von dieser Initiative. Also es sind mehrere begeisterte Hike & Flyer dabei, die da mittun. Und ja, das ist unser, da bin ich zurzeit jetzt aktuell

[00:59:03] **Lucian Haas:** und neu dabei. Nun ist ja die Gleitschirmszene oder sehr viele Gleitschirmflieger, sag ich mal, das ist,

[00:59:11] vom Grundcharakter her sind sehr viele Individualisten dabei. Die sagen so, ich mache mein Ding, ich gehe auf den Berg, wenn ich will, auf diesen Berg zu gehen. Und sowas wie ein Codex, wo man gemeinsam Sachen einhält und sowas, ist vielleicht nicht so ganz leicht, die alle dafür zu begeistern. Wie wollt ihr das machen? Also wie soll das funktionieren mit so einem Codex, dass die Leute auch wirklich sagen, den schreibe ich mir auch auf meine Fahnen?

[00:59:40] Wir haben da

[00:59:41] **Tomy Hofbauer:** jetzt, ja. Also wir haben schon natürlich ein grobes Gerüst mit so zehn Verhaltensregeln einmal drinnen, die natürlich noch ausgefüllt werden. Aber da steht auch nichts drinnen, wo man sich als normaler Mensch irgendwie komplett befremdlich sagt, boah, das kann ich auf keinen Fall, kann ich mich mit dem anfreunden. Also da geht es ums Campieren. Also da geht es um Müll. Da geht es, wie bereite ich mich vor? Da geht es um Sicherheitsthemen. Da geht es um, was mache ich, wenn ich einem Grundstückseigentümer, wie begegne ich dem? Aber natürlich auch ein entsprechendes Hintergrundwissen. Das heißt, was ist grundsätzlich erlaubt? Was darf man? Was darf man nicht? Also da gibt es ja jetzt zwischen Deutschland und Österreich doch sehr große Unterschiede, was das betrifft.

[01:00:31] Also bei uns ist ja grundsätzlich Staaten überall erlaubt mit Einverständnis des Grundstückseigentümers. Bei euch ist es ja grundsätzlich überall verboten, außer auf offiziellen Startplätzen. Also so ganz grob. Aber da gibt es natürlich rechtlich noch einiges, was trotzdem nicht klar ist. Und in dem Kodex, da steht dann drinnen, ja gut, wenn es ein Jagdschutzgebiet gibt, wenn es ein Naturschutzgebiet gibt, dass man das einfach respektiert. Also alles Dinge, wo man eigentlich als mündiger Pilot, der das macht, sagt, ja, eigentlich macht absolut Sinn. Wir wollen damit eigentlich nichts verbieten, sondern wir wollen diese schöne Spielart des Paragleitens, des Hike and Fly, dass es noch viele, viele Jahre möglich ist und dass wir einfach auch akzeptiert werden.

[01:01:25] Also bei uns ist ein gutes Beispiel zum Beispiel der Alpenverein. Der hat ähnliche Probleme gehabt aus meiner Sicht. Und zwar nicht mit Wandern. Da ist ja dieses Wegerecht relativ klar geklärt, wer was wann darf, was zu begehen ist. Aber neue Sportarten, zum Beispiel wie das Mountainbiken, jetzt speziell dann die E-Bikes, die dazukommen oder das Skitourengehen, für den Alpenverein war das eine Riesenherausforderung eigentlich. Weil das auch Sportler sind, die auch dem Alpenverein angehören, aber die waren irgendwie links liegen gelassen. Und da hat das der Alpenverein relativ gut gelöst. Also auch mit ähnlichen Dingen, Verhaltenskodex, was soll ich machen, was darf ich nicht.

[01:02:10] Und das ist mittlerweile zumindest in Österreich, habe ich das Gefühl, was Skitouren betrifft und auch Mountainbiken zumindest in Teilen schon besser geregelt. Und was aus meiner Sicht nicht geht, dass man sagt, okay, ihr dürft nirgends mehr starten. Und wenn man fragt, warum darf ich da oben nicht starten? Da sind an einem schönen Tag 50 Wanderer auf der riesengroßen Wiesen. Warum darf ich da nicht starten? Weil es so ist. Also das ist aus meiner Sicht natürlich nicht akzeptierbar. Also da muss Gespräche geben. Und je früher, dass es Gespräche gibt, desto weniger werden sich diese Fronten verhärten und desto eher werden wir Lösungen finden, mit denen alle gut leben können. Und das wäre eigentlich das Ziel.

[01:02:56] Und leider natürlich, wenn sich da einige über alles hinwegsetzen, und sagen, das ist mir komplett egal, ich mache sowieso, was ich will, dann werden das alle halt das Leid irgendwie dann spüren, wenn alles immer mehr verboten wird.

[01:03:14] **Lucian Haas:** Gut. Dann wünschen wir uns mal, dass solche Initiativen wie ein Hike -and -Fly -Kodex breite Akzeptanz findet in der Szene. Dass die Leute die Regeln oder die Empfehlungen, die dann dort drin stehen, auch entsprechend berücksichtigen. Toll, dass du an sowas arbeitest und mitarbeitest. Und das voranbringst. Tommy, insgesamt interessant, wo du dich alles rumtreibst, sowohl in der Weltgeschichte oder in den Weltregionen, wo du überall fliegen gehst, aber auch thematisch, wo du, mit was du fliegen gehst und der Gleitschirmszene insgesamt so viel dann auch zurückgibst. Vielen Dank für dein Erzählen und vielen Dank für dein ganzes Engagement. Danke Lucian, auch dir. Viel Zeit.

[01:04:02] Wenn dir die Folge gefallen hat, dann erzähle doch deinen Fliegerfreunden davon. Und wenn du jemanden kennst, von dem du meinst, dass er auch mal ein interessanter Gast in Podz-Glitz sein könnte, dann erzähle mir davon. Ich bin immer auf der Suche nach interessanten Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Schreibe einfach eine E-Mail an

[01:04:26] Podz-Glitz kannst du auf allen üblichen Podcast -Plattformen abonnieren. Alle 14 Tage lade ich eine neue Folge hoch. Wenn du nicht so lange warten willst, dann stöbere doch im Archiv. Rund 160 Stunden interessante Gespräche über den Kosmos des Gleitschirmfliegens sind darin schon zu finden. Als freier Journalist stecke ich viel Zeit, Arbeit und auch Kosten in Podz-Glitz und Blueglides. Damit ich das auch weiterhin so professionell, unabhängig und werbefrei tun kann, brauche ich deine Unterstützung. Auf meiner Homepage [blueglides.blogspot.com](http://blueglides.blogspot.com) gibt es die Seite Fördern. Dort findest du alle nötigen Infos und Links, um mir finanziell unter die Arme zu greifen. Welchen Betrag als Förderer du gibst, kannst du ganz frei wählen.

[01:05:13] Falls du dir unsicher bist, mein unverbindlicher Vorschlag sind 60 Euro im Jahr. Das entspricht nur 5 Euro im Monat. Ich denke, das ist ein sehr faires Angebot für so viel aktuelle und hintergründige Information und Unterhaltung rund um das schönste Hobby der Welt. Allen Förderern sage ich Danke. Bis bald. Bleibt gesund und genießt die Freiheit. Ciao



# English

English · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4\_0.gguf

## Show notes

Tomy Hofbauer's paragliding passion has many faces. A conversation about coastal flying, Hike and Fly and glider comparisons

---

How many cells and what stretch did the Nova Mentor 4 actually have? Which light sails with EN-C and less than 3.5 kg weight are currently on the market?

Anyone who wants to answer such questions can laboriously browse the internet. In doing so, one may even have to access older pages of the Schirmhersteller that are still archived somewhere. Or one can use an online database in which all this information has already been compiled.

Parafinder.at is the corresponding website. It goes back to an idea by Tomy Hofbauer, who now runs the project together with his wife Ulrike and the programmer Christian Grohs. They all put a lot of time into it. Not because it would make money. It is simply part of their lived passion for paragliding, from which the entire scene ultimately benefits.

Speaking of Passion: Have you ever heard of the Hike-and-Fly competition series Bordairrace? Tomy Hofbauer is also involved there – not only as a successful participant, but also as an organizer for over ten years.

What drives him in all his commitment, that and more is told by the 53-year-old in this episode 158 of Podz-Glidz. Additionally, we also talk about, among other things, why Tomy now almost prefers flying to lonely coasts rather than in the mountains. Small spoiler: It has something to do with a relaxed spirit of exploration.

---

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

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

---

Music of this episode:

Track: Back in the Saddle | Künstler: Dan Lebo Lebowitz – Tone Seeker

Youtube Audio Library, <https://www.youtube.com/watch?v=ob5LNGe7dwQ>

---

Lu-Glidz Links:

- Blog: <https://lu-glitz.blogspot.com>
  - Facebook: <https://www.facebook.com/luglitz>
  - Instagram: <https://www.instagram.com/luglitz/>
  - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJU34>
  - 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 to Tomy Hofbauer:

- Parafinder: <https://www.parafinder.at/>
- Bordairrace: <https://www.bordairrace.com/>

- Hike2Fly4Fun: <https://www.hike2fly4fun.com/>
- Youtube channel: <https://www.youtube.com/@thomashofbauer7109>
- Facebook: <https://www.facebook.com/thomas.hofbauer1/>

## Transcript

[00:00:04] **Tomy Hofbauer:** At least I believe that in some coastal areas, on some islands, in some regions, very, very few people have flown before us, and it's just how it is—I have that explorer gene in me, and it's totally beautiful when I can discover something new, even if it's just a kilometer further along the coast the next day, a new, beautiful little spot where I can take off.

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

[00:00:54] How many cells and what wing loading did the Nova Mentor 4 actually have? Which light gliders with ENC and less than 3.5 kilograms of weight are currently on the market? Anyone who wants to answer such questions can tediously browse the internet. Sometimes you even end up looking at older glider pages that are still archived somewhere. Or you can use an online database where all this information has already been compiled.

[00:01:25] The corresponding website is called Parafinder.at. It goes back to an idea by Tommi Hofbauer, who now runs the project together with his wife Ulrike and the programmer Christian Groß. They all put a lot of time into it. Not because they could make money from it. It's simply part of their lived passion for paragliding. From which the entire scene ultimately benefits. Speaking of passion, have you ever heard of the Hike & Fly competition series Border Race? Tommi Hofbauer is involved there too. Not just as a successful participant, but also as an organizer for over 10 years. What drives him in all his commitment, that and more, the 53-year-old tells us in this episode 158 of Podz-Glitz.

[00:02:18] We also talk about Tommi Hofbauer's story, and also about why Tommi now almost prefers flying on lonely coasts rather than in the mountains.

[00:02:27] Since you're listening to the podcast, why not become a supporter of Podz-Glitz? It's explained very simply on the Lu-Glitz Gleitschirm-Blog, specifically on the support page.

[00:02:40] Tommi, do you actually wear a life jacket when you're flying along the coast? Yes, I have to

[00:02:47] **Tomy Hofbauer:** admit, not anymore. Not anymore? Not anymore, yeah. I actually always wore a life jacket at the beginning, and I always tell my wife, Uli, the same thing. But yeah, with all the changes in flight areas, the wind conditions, going out, it's just cumbersome. But still, for me, I have the utmost, utmost respect for the water. And I always need to have some options, even if it might not look like it sometimes in videos and such. But it's there, I suppose. I always keep my options open. But not with a life jacket, yeah. But that a life jacket doesn't always prevent the worst, we saw that recently on the Portuguese coast.

[00:03:36] Even with a life jacket. I mean, I don't think you should rely on the life jacket there either. Especially when the sea is quite rough.

[00:03:44] **Lucian Haas:** You often fly along the coast and in your videos—you also say it in the videos—it might look a bit different. But you also frequently fly over water. It's really steep coastline. Maybe sometimes there's only a very narrow strip of sand at the bottom where you could still land with a glider, perhaps. But then the glider might still fall into the water anyway. So it's dangerous too. How risky is something like that actually from your perspective?

[00:04:07] **Tomy Hofbauer:** Yes, as I said, the options just have to remain open for me. That means if I do it, the wind simply has to be strong enough. And the forecasts show that it's not going to drop. I just always keep that in mind. And very often, it's still the case that you can reach the beach at the glide angle. Even if it might be immediate, like when you're flying over a cliff and there's simply nothing left to land on below. Where does your fascination come from?

[00:04:39] **Lucian Haas:** ...for coastal flying?

[00:04:41] **Tomy Hofbauer:** It's not just coastal flying that fascinates me. But for me, it's just an incredibly beautiful contrast. So, around that time. Now, of course, there's thermal flying. I really enjoy that. And tandem paragliding with my wife. But that feeling on the coast... especially since we just don't have that at home. I mean, at home we have high mountains, strong thermals. But this feeling of just letting your soul dangle. And also in the countries we like to travel to. It just fits together incredibly well for us. And that's also something I really like doing with Uli, my wife. She enjoys it just as much as I do. You

[00:05:22] **Lucian Haas:** You said you live in the high mountains. So you're basically a mountain kid. What was it that first drove you to the coast to say, I'll give this a try?

[00:05:31] **Tomy Hofbauer:** Yeah, it was actually a friend of mine from Vienna. A flying buddy who traveled to Denmark for the first time through another friend. And yeah, I remember it like it was today, actually. That first trip to Denmark. When we just drove all the way to the beach. Parked the car. And practically took off from the trunk in front of the car. Flew. And then just sat there happily next to the car. That was actually the first contact with the coast and all that.

[00:06:06] **Lucian Haas:** Was that a moment of freedom for you too? That feeling of being able to basically launch out of the car and then fly up and down along the coast. Yeah,

[00:06:18] **Tomy Hofbauer:** absolutely. So up until that point, flying in Denmark was our main focus. And yeah, I didn't know the Horn at all. And yeah, I noticed right away. Okay, now I need to learn different skills even better. Especially handling the strong wind. That was actually taboo for us, or at the time I was flying. At those kinds of wind speeds. You kind of think that

[00:06:49] **Lucian Haas:** that you can fly there. Was it part of the fascination for you that you can actually still fly in such strong wind? Yes, that's one thing. And

[00:06:57] **Tomy Hofbauer:** And on the other hand, actually, how little it takes to fly. I mean, wind is obvious. But what was fascinating was, like, the moments where we start at these high edges. That was, like, it was clear that it's possible. But then, how we tried to fly along those edges. The edges keep getting deeper, deeper, deeper. At some point, the edge is only as far as I am from the glider, so high up. And you just keep flying. And at some point, you're standing on the beach. And the next moment, you're actually two steps from the edge again. And it dries up again. So the feeling is just insanely beautiful. Like this ground-level playing with the wind, playing with the elements. It was just totally beautiful.

[00:07:42] **Lucian Haas:** If you look at your YouTube channel, you can see that you've traveled along a whole range of coasts by now and tried all sorts of things. You've always been looking for new flight spots, too. You've been to Scotland, Brittany, Normandy, Denmark, and Portugal. What are you always looking for there?

[00:08:01] **Tomy Hofbauer:** I was unfortunately born in this era. Or thank God, because that's when I can go paragliding. But I think if I had been born a few hundred years earlier, I would have been an explorer. I just love exploring new things. It's just so hard to explore new things in today's world, because everyone has done something at some point. And that's just the thing for me. But I say, okay, this is new. And at least I believe that on some coastal cliffs, on some islands, in some areas, very, very few people have flown before us. And that's just how it is. So yeah, I have that explorer gene in me. And it's totally beautiful when I can discover something new.

[00:08:48] And even if it's just the next day, maybe a kilometer further along the coast, a new, nice little spot where I can take off.

[00:08:57] **Lucian Haas:** Do you always just start from official launch sites? Or can you actually drive along the coast and say, "Hey, the wind is right here, that looks launchable from the next meadow. I can jump over that fence. Let's get going."

[00:09:12] **Tomy Hofbauer:** In principle, it's these coastal areas. So, they're relatively undeveloped from a flying perspective. I mean, Denmark, yes, there are many official flying sites there. But when I think back to Scotland last year, there was this island, the Isle of Mull. Surprisingly, there were four official flying sites. It became clear to me afterwards

why. There's a company and someone who actually runs them there. And somehow, before the trip, we thought, well, let's see what awaits us. Because there are only official flying sites there. That's why these flying sites—well, they were nice, but they were far from the highlights we discovered there.

[00:09:58] And those were usually not official flying areas. It's just that, from a flying perspective, so few people fly there that it doesn't need to be an official flying area. What it does need, in my view, is a certain sense of awareness from the person doing it. And other people's property, ownership, and so on, must be absolutely respected. But we actually only had absolutely positive experiences in that regard. I mean, when you ask, people are usually enthusiastic. To put it briefly, about 99% of the places we took off from were not official flying areas.

[00:10:45] **Lucian Haas:** Have a feel for the situation. You also often seek out contact with the locals, the landowners or something like that. And you talk to them and say, I'd like to go flying here, would that be okay with you?

[00:10:57] **Tomy Hofbauer:** Yeah, as long as they aren't really sparsely populated areas where there's simply no one around for miles. I mean, in Scotland, we had it exactly like that—hundreds of sheep who didn't care at all. You can't ask the sheep. Exactly, you can't ask them. So I think I have a good feel for what can be done now, so that it's in harmony with nature and also with the local people.

[00:11:26] **Lucian Haas:** ...do well. Out of all these countries and coastal sections you've traveled to—Scotland, Britain, Normandy, Denmark, Portugal, and so on—is there something you'd say was your favorite? What fascinated you the most? No, I can't really...

[00:11:42] **Tomy Hofbauer:** I can't really say, because every country has its own thing. For example, in Denmark, it's the land itself, the way it radiates such peace, and then specifically flying close to the ground because there are so many sand dunes there. In that sense, it might not be as scenically spectacular as Portugal, like the Algarve, or Normandy, Etretat—those white chalk cliffs. Of course, those are insanely beautiful with the caves if you can fly over them. But it's a different kind of fascination. So I couldn't really say; I would travel to each of these countries again immediately, and multiple times.

[00:12:28] **Lucian Haas:** You're a very experienced pilot now, but what would you tell someone who says, "Tommy, tell me, I want to go to the coast, what skills do I actually need for that? What should I pay attention to? What should I maybe practice to get off the ground safely at the coast?"

[00:12:43] **Tomy Hofbauer:** Yes, good ground handling is definitely key, as is experience with headwind—which is something you can also practice well at home on windy days, which is what many pilots do. So, on the meadow behind the house or somewhere, a well-maintained meadow, perfecting the reverse launch technique there, the handling with the glider. I believe that everyone who can handle the glider well and is good at it basically has the hang of it in the air, and that is certainly a prerequisite. I'll say, of course, you can also do it on-site; if, for example, at a relatively harmless soaring area like Denmark, where there's very little lee and so on, you can of course also practice that perfectly on-site at the beach.

[00:13:38] The question is always, do I want to do that? Because many people have limited vacation time, and when I'm there, I actually want to fly and get into the air; I don't want to spend the time learning how to launch just so I can eventually fly at some point. So, you can just do it well...

[00:13:58] **Lucian Haas:** to shorten. In the videos you've published, you can see that you basically switch your gliders. One time you're flying some kind of Low-B, then a C-glider, but then you also fly a Flair Mustache on the coast at times. What do you look for when choosing which glider to take?

[00:14:17] **Tomy Hofbauer:** Well, the Flair Mustache is a whole other chapter, but otherwise, we're often lucky enough to be able to test Nova gliders, and I like to fly with a Low-B one sometimes. Personally, I'm flying a Xenon now, which is a D-glider, but I like to try different things and the choice of glider is, of course, a bit based on the area and mainly, of course, the wind strength. And flying with Flair gliders now—that was something I wouldn't have thought possible two years ago—that's a completely, completely different dimension that's being added now.

[00:14:58] **Lucian Haas:** What's different about this dimension? The

[00:15:02] **Tomy Hofbauer:** The possibilities and the ease. So, from my point of view, this trend towards Flair gliders—I think nine or ten manufacturers offer them now—is fascinating on one hand because of the possibilities, but on the other hand, it's also a clear call to people who fly them: these gliders are incredibly easy to launch and fly, but that doesn't mean they're as harmless as they actually seem. Otherwise, if there's 30 or 35 km/h wind on the coast, you'd only have gotten into the air with a Flair glider using a very small glider and absolutely great skills.

[00:15:52] Nowadays, you can get into the air with mediocre to almost no skills at 35 km/h with a Flair glider. But that doesn't mean it's safe. Especially if you want to use what the gliders

[00:16:06] **Lucian Haas:** can do. By "use," you really mean converting speed into altitude and then back into speed again, really swinging up and down like that, and everything else you can control with the brake on those. Is that what you mean by "use"?

[00:16:21] **Tomy Hofbauer:** Exactly, that's what I mean. And I can observe it now from, let's say, an experienced perspective, from my point of view. But also from a beginner's perspective regarding Flair gliders, looking at Uli. So Uli is a very cautious pilot, but for someone who hasn't been flying long, she has truly excellent launch technique. And actually, I told her, no, more or less I told her she shouldn't fly with the glider at the beginning. And then on good days, she tried it and I saw she's handling it. I was already aware of that before, that she's handling it. But she has this, yeah, that she flies the glider, actually like a normal glider.

[00:17:10] That means she doesn't actually use this dive and this speed collection. She flies it like a normal glider, but she has that safety that if the wind picks up, she's back on the ground immediately. And if you use it that way, it can definitely be done with less experience.

[00:17:29] **Lucian Haas:** Aren't you sort of, "quotation marks," spoiled once you've flown a Flair Mustache on the coast? Do you even want to use a normal paraglider for coastal soaring anymore? Yes, absolutely.

[00:17:43] **Tomy Hofbauer:** So I'm not spoiled. I mean, there are conditions where it's the perfect choice. But whenever it's about scraping, that is, when the wind is such that you can hold yourself with a normal glider—let's just say, in quotes, it doesn't matter if it's an A-glider or some D-glider—then for me it's actually always just more fun with a normal glider. And especially this exploring, where you say, okay, you start at a point and you don't really know what's further left, what's further right, except for what you see until the next ridge. So this feeling out towards the next ridge, then estimating, okay, can I make the next bay? Okay, where can I run?

[00:18:28] And then this feeling of exploring, like, how far can I fly along this coast? You just can't do that with a flare glider. In truth, they actually have terrible performance, but at the corresponding wind speeds, the glider's performance is secondary. And then, of course, the flare glider plays to its great strength. But at normal wind speeds of around 20, 25 km/h, I love it with completely normal

[00:18:58] **Lucian Haas:** with our gliders. You also do tandem flights, even with your wife. Do you also do tandem at the coast? At the coast, I fly

[00:19:06] **Tomy Hofbauer:** I actually do tandem quite rarely. We usually have someone with us. But it's usually not some random acquaintance who's looking at us with wide eyes and saying, wow, how does that work, can you do that? And when I get the feeling, okay, that could be cool, I just say, you know what, I have a tandem with me. How about it? Shall we go for a round? Yes, I've had some really beautiful experiences there. And there, it's more about tandem flying, because Uli actually likes flying on the coast herself. So Uli doesn't like flying thermals. I can get her excited about flying tandem immediately. But on the coast, we both actually fly with our

[00:19:46] **Lucian Haas:** Solo gliders. You say Uli, your wife, doesn't really like flying thermals. Why not? Or rather, why does she like it in a tandem?

[00:19:57] **Tomy Hofbauer:** Isn't it more intimidating for her if she sees the launch site from above or is very high up? Then, of course, there's the turbulence in the air that just comes with the thermals. Like that swaying and all that. Why does she like it with me? Yes, because she simply trusts me to know what I'm doing. Even if it shakes and rattles properly at one point. And with a strong board, if we're out on a route, that's a bit, yeah.

[00:20:27] **Lucian Haas:** Have you ever experienced thermals on the coast that allowed you to spiral up really high? Maybe under special weather conditions?

[00:20:39] **Tomy Hofbauer:** Actually, it's relatively rare because we try, whenever there's the opportunity, to fly right on the water, and it's actually very, very rare there. Well, okay, now what you're saying. Once on a sailing trip in Croatia, we were on some island, Lamm or something, as they called it. It was indeed the case that we docked there with the catamaran. Then we went up the mountain, and there were three paragliders there. It was like this: we first sorted out the top in this bay. Then it was just a slow flight down. And we wanted to land in that tiny harbor with a restaurant. And when we landed, we said, okay, actually it's still drying quite well.

[00:21:28] And then we headed out into the sea a bit, further and further. It kept getting better. Suddenly, it started rising by a meter. And then, at sunset—I don't know how far out, but really far out—it started rising over the sea. So, that was... that was a long time ago. And we were totally blown away because, of course, rising over the sea was impossible until then. But apparently, everyone was there. That was just the condition, where in the evening some warm air mass just arrived very comfortably. But otherwise, not really. So if you're relatively close to the waterline, the wind is very calm, very laminar, but because of that, thermals are very rare inside.

[00:22:15] If

[00:22:16] **Lucian Haas:** If you had to decide right now between coastal soaring or flying thermals, which would you lean towards? With every year,

[00:22:24] **Tomy Hofbauer:** as I get older, I'd lean more towards soaring because it's just more relaxed and much, much less stressful for me.

[00:22:34] **Lucian Haas:** Why is that? You're saying that with every year as I get older, you get calmer, and you're no longer looking for that thrill of flying thermals? Or what is it that makes thermals and age not go so well together for you?

[00:22:47] **Tomy Hofbauer:** Yeah, I can't say if that's the case for everyone. But in my younger years, I challenged myself more often, and now I'm very consciously trying not to do that anymore. So really, even if I'm turning around—not at the turn, but at the mountain bonus—and I feel like it's not right. In places where I know there would have been no option to go down five years ago, I go down now. And even though I've never had an injury, I just think to myself that flying has remained such a beautiful hobby for me, and I want to have a good feeling when I land after a long flight. And with some flights, yeah, I just didn't care five years ago.

[00:23:36] Maybe, or ten years ago, I'd say, okay, I know this won't be great and it's going to be really athletic. And I'd put up with that anyway. I just don't put up with those things anymore. Because then I'll just stroll down the mountain comfortably and that works just as well.

[00:23:55] **Lucian Haas:** Besides walking down, you also like to hike up the mountains. So you're a hike-and-fly junkie. You also run a website with your wife, Hike2Fly4Fun, where you present your respective tours with pictures and sometimes videos and stuff like that. What are you looking for, or what are you guys looking for, in these kinds of hike-and-fly tours? For me, it's also

[00:24:18] **Tomy Hofbauer:** With the hike-and-fly tours, it's the same thing I already briefly mentioned, with the coasts, with the new sections. So I actually have a little to-do list, a hike to-do list, where I just have peaks at the top that I'd like to hike and fly. And the nice thing about the list is, it never ends, because with every new tour, I see a mountain somewhere on the horizon and I say, okay, wow, that looks great, I have to go up there, then I research it in the evening, it gets added to the bottom of the list, and somehow, yeah, I hope to be able to do a lot of the list, but it will never end. And there's also a bit of the new discovery. And if it's just the neighboring peak, then for me, that's completely something new.

[00:25:05] And we've just got a few areas around here that we've already pretty much scouted out, let's say. But like I said, we're always expanding and seeing what else we can do. Yeah, the best part is, of course, when we do it together. Doing it with friends, yeah. Does that mean you never do a tour twice? In our area, of course, because if we say, for

example, we only have two or three hours, then you do something nearby where you don't have to drive far and that you already know, where you know the conditions. But basically, if the day allows it, if we have the whole day, I actually always try to do a new tour. You

[00:25:49] **Lucian Haas:** You said that with age, you're becoming calmer. But back then, you were a real competition type. In 2013, you even took part in the Red Bull X Alps. What are your most defining memories of that competition?

[00:26:04] **Tomy Hofbauer:** The most defining memories were actually that it's an insanely, insanely demanding preparation that I imposed on myself. So yeah, with the oxygen tent and things that I'm saying now in hindsight, like, was that necessary? Well, that stays in my memory. And then during the competition, it was insanely fascinating to be part of it. But I also realized after that one participation that this isn't my world. I mean, it's absolute professional sports and it's operated that way. And yeah, a lot of things happened there that I had experienced in smaller competitions before and that still exist, and that I simply already missed there.

[00:26:55] But it was a great experience, obviously.

[00:26:59] **Lucian Haas:** Speaking of smaller competitions. You've been co-organizing the Border Race series for ten years now. You're the organizer. How did that come about?

[00:27:07] **Tomy Hofbauer:** It actually came about out of necessity, because originally, the competition dates back to Heli Eichholz. So Heli Eichholz organized the very first competition. That was in 2008, I think. Yes, exactly, right. And then, together with his employer at the time, Petra Vorderrecker and Jochen took it over and turned it into a whole series, which Cross Alps used to be part of as well. And I was actually almost a regular starter from the very beginning, both for Cross Alps and Cross Border Race. So I don't have any wealth there. And then I said I don't actually want to miss the race in any year. Yes, and then Petra simply said she couldn't do it anymore, balancing it with her job and everything.

[00:27:56] And she actually wants to, wants to stop. So then Willi Ludwig, who I do this with, went to her and said, "Petra, what do you think about us continuing this, about us taking it over?" And she was super happy and said, "Yes, I'd love that, if my baby can practically live on, and we do it." Yeah, and that's how we got involved, and that's how we've been doing it ever since.

[00:28:26] **Lucian Haas:** What is the Border Race actually about? Maybe some listeners can't quite place this competition format. So, what does this competition consist of and what makes it special in your view?

[00:28:39] **Tomy Hofbauer:** Yeah, the rules in broad terms are like this: the competition lasts 33 hours. So it stretches out more or less over two days, and the task for the athletes is to head out in any direction—meaning the athlete decides for themselves where to fly, more or less. Like in all hikes, fly competitions, the only means of transport is on foot and, of course, the paraglider, so no support vehicles to ride with or no tracks, cable cars, and so on. And then you set the turnaround point at the spot where you as an athlete believe, okay, this is as far as I can go and still make it to the finish line, so within the 33 hours, because if I don't make it, then there are penalties.

[00:29:27] And for me, the special thing—and I think that's where we differ from all other hike and fly competitions—is that every athlete can actually define their own turnaround point and their own goal. What's also special about the start is that you can start alongside X-Alps participants, Simon Oberaner, Friedrich Thomas, Gregl Maurer, so many well-known ones, Paul Guschlbauer has already been in the races, so you stand at the starting line together with them, and the beauty of it is that after two days, you reach the finish line just like Gregl Maurer, meaning I reached the finish line just like the world champion or like an X-Alps participant.

[00:30:12] Well, the turning point will have been different for an X-Alps participant than for me trying it for the first time, but the feeling of reaching the finish line is simply something essential for me. And in no other hike-and-fly race can you reach the finish line as a rookie; that's just not possible. So, X-Alps is out of the question, but it's the same for all the others. You're somewhere on the route, you hit one turning point, you hit two, maybe you hit three, but you won't be at the finish line. And that's the fascination with Borderless for me. Anyone can reach the finish line. You just have to choose your turning point wisely for yourself, your own turning point at the limit.

[00:30:54] **Lucian Haas:** That means everyone can celebrate their own success within their own means.

[00:30:58] **Tomy Hofbauer:** Exactly, yes. And it's actually risk-free. That is, and theoretically it's enough, to hike up a mountain, do a glide flight into the next valley, and then head back to the finish line, because 15 kilometers is the minimum distance you have to cover. And for someone who can hike up a mountain,

[00:31:18] **Lucian Haas:** to manage. In the beginning, I think there were only two categories. The men's and the women's categories, I believe, as a distinction. Now you have a whole range of them. A rookie category, a tandem category, a masters category, and so on. Why have you kept building on that?

[00:31:34] **Tomy Hofbauer:** Requests have simply come in from the field of participants, and also a bit of the goal, the safety aspect, regarding our distance category, where we say, okay, you can only participate with B-gliders or a maximum of B-gliders. Because otherwise, you have to say fairly that with a B-glider, compared to a current high-performance glider, if it flies reasonably well, you simply have no chance or have to take an enormous risk to keep up. That's why we said, okay, that's important, for example. Then, yeah, the seniors—we don't even call it that, we say masters, that sounds much nicer than seniors. And yeah, then it happened, it applies from 50 onwards.

[00:32:20] When I turned 50, I thought it would actually be cool if there was a Master category. Not entirely unpleasant, after all, since I still occasionally

[00:32:29] **Lucian Haas:** ...myself. With the Red Bull X-Alps we mentioned earlier, there's actually been an even stronger professionalization over the years among all the participants. Do you see those kinds of trends with the Border Race? I mean, are the people participating becoming more professional in their preparation over the years, or maybe not professional as such? They aren't pros competing there, but are people arriving better prepared with increasingly better, tailored equipment and everything else?

[00:33:00] **Tomy Hofbauer:** Yes, you can definitely notice that. Especially with this competition, I think there's an insane amount of work involved in the preparation, because you simply have to tailor the route yourself, or at least you should. That means it doesn't really make sense to just follow some random guy, because you have no idea what they're planning to do in the end. So preparation is key, and you can see it's becoming more professional, because ultimately, for many participants in the Border Race, at least the ones who really try to make it to the podium, the Red Bull X-Alps is still the goal. And I think that's a good recommendation, since I've stood on the podium at Border Race events several times.

[00:33:52] You can see that with many athletes too. Yeah, for example, Simon Oberrauner and Friedrich Dahm—they also started out on the protests at Border Race and eventually moved over to X-Alps.

[00:34:04] **Lucian Haas:** You've also participated in this for years. I don't even know, do you still take part now or are you just an organizer? I'm an organizer.

[00:34:12] **Tomy Hofbauer:** I support my wife a bit, who has already participated twice, Uli. But theoretically, for the first race in a month, it's back on the table that Uli and I will do the tandem together, provided she allows for the preparation on-site. If we have enough staff and Willi can take one of those tasks off my plate, then we will most likely be at the start again.

[00:34:39] **Lucian Haas:** If you look at the rankings over the years, you were also quite successful in the Border Races. I saw that you were the overall winner twice. I think you were overall second several times. And in 2021 and 2022, you were also the overall winner with the tandem, together with your wife. How well does it actually work to do Hike and Fly with a tandem? And what's special about it? What do you have to watch out for to function as a pair in some way?

[00:35:06] Yeah, that's...

[00:35:07] **Tomy Hofbauer:** it has worked out very well for us. And that's of course a huge advantage in tandem flying, especially when it's not the official launch sites, because you know each other well. Especially starts in high-alpine terrain, maybe somewhere on a glacier. It's incredibly important that I know I can rely on my co-pilot. That I know if I say it's time to run, then he runs and doesn't stop. So that's incredibly important. And I'm very, very sure about what works and what doesn't work. What I wouldn't do now with a passenger, for example, whom I don't know, I definitely wouldn't do,



[00:35:53] you can certainly do that. Yes, and in the air, there's also a clear division of tasks and also briefings every now and then before a crossing. Okay, do we make the turn there? Do we keep flying? What do you think? And you coordinate. To the point where Uli takes over the glider once during crossings. So we usually have the brake handles slightly extended. That means I have another brake handle, about 30 cm lower, which I can hand over to Uli. And that way, I can just have something to eat during crossings, or maybe focus on something else for a few minutes. So that works very well.

[00:36:37] **Lucian Haas:** Do you plan the routes you fly and hike completely differently when you're out with the tandem?

[00:36:44] **Tomy Hofbauer:** So, in terms of distance, not really. I mean, of course I used to fly solo routes back in the day. In truth, it's not really any different with the tandem. I find that cross-country flying with the tandem is, for me, much nicer than solo because the whole thing feels much more dampened. And in truth, the performance of a tandem isn't bad at all. I can't compare it to some two-liner or a C-glider, but with a High-B glider on ridge crossings, I can handle the speed and the arrival altitude and so on relatively easily. That means you can fly along quite well, and there's quite a bit possible with the tandem.

[00:37:32] **Lucian Haas:** But with solo, you can probably start from much smaller, steeper areas, and you might also be able to piece together landing spots in smaller areas more riskily with solo than what's possible with the tandem. So, do you plan differently in that regard, or do you say, no, my skills are so good that everywhere I can start with solo, I can also start with the tandem?

[00:37:58] **Tomy Hofbauer:** Yeah, you might have to distinguish between different types of routes here. Because when it comes to cross-country flying, it's usually not intended as a hike and fly; we do cross-country routes. That's rather the exception. That's more like when we're out for a few days with a tent using the tandem. But otherwise, our launch sites for cross-country flying, for example, our Schöckl, our local mountain, are suitable, or then at the border down below—the classic starting points for long distances, for long triangles. And we know those launch sites, and they're actually all unproblematic, unproblematic for tandem. If it really comes down to a hike and fly once in a while, then it's very clear: either they are launch sites where I've already started and landed solo, where I select them based on those criteria, or I simply plan a much larger safety margin, both in terms of the launch site—so no rock-strewn launch sites, no abrupt drops, where a simple fall is possible.

[00:39:00] And the same goes for the landing. I mean, when it comes to landing with a tandem in high-alpine terrain, a meadow is almost a must for me. I really dislike landing on rocky, inhospitable terrain with a tandem. So, if it can be avoided somehow, I definitely avoid it.

[00:39:24] **Lucian Haas:** Let's change the subject again. You do another form of tandem with your wife, surrounding paragliding. You have a joint project with her called ParaFinder.at, with another partner involved. What is it about?

[00:39:41] **Tomy Hofbauer:** It actually came about out of necessity or out of a passion of mine. I just love looking at equipment. What's new on the market? Above all, I'm always looking for something, whether it's for a specific part—it doesn't have to be just what flies, it could be headlamps or something else—to see where it's available. Is there something that's maybe a few grams lighter? So, that's a bit of a quirk of mine. And yeah, a few years ago, while sitting on the couch in the winter comparing paragliders, I just saw how tedious it is to compare things like spans, aspect ratios, and weights. Being able to filter through that to figure out how to get to my desired object, or how to find the part that's best.

[00:40:29] And I thought, it would be nice if you could really compare things like aspect ratio, glider weight, and so on with just a few mouse clicks. And that's how our Parafinder was born. Together with Uli and Chris Gross, who has the software know-how. We created a platform where all the current models—and not just the current ones, but also previous models and even further back—are simply inside. And where you can compare gliders against each other in a very uncomplicated way. But not just compare them, but really pick one out, like saying, okay, I'm looking for a glider for Hike & Fly.

[00:41:17] It should be a C-class glider at most and weigh a maximum of 3.5 kilos. Tell me, what's on the market? And all of that for my body weight. Yes, and then you can narrow down the selection, or rather the displayed models, very nicely, and you can compare them perfectly and find a suitable one relatively quickly.

[00:41:41] **Lucian Haas:** model model. That means Parafinder is basically a huge equipment database with a good filtering function, something like that.

[00:41:48] **Tomy Hofbauer:** Yeah, exactly. So I can filter classically, like on the common portals of course, where I set all the possible filters. But I can also, that is, trust our know-how, where I say, okay, show me an Acro glider or just show me all the Flare gliders, and then we select for the user what's available on the market.

[00:42:11] **Lucian Haas:** You've described your initial motivation a bit, but that's something small you do for yourself. Now you've created a huge database. All that data has to get in there first. So someone has to type it all in or whatever, and that's probably an incredible amount of work involved. Now, as far as I can see from the outside, you aren't making any money from it. So what's the motivation to put so much time into it?

[00:42:37] **Tomy Hofbauer:** Yes, that's right. We don't make any money. Of course, at some point, there would be a desire to at least cover the running costs. But the motivation for the three of us was really, well, we're all enthusiastic pilots. We were all convinced by the idea from the very beginning. That it would work, that it would be well-received. And the motivation simply comes from nice emails from users who might ask something or just say, that's cool and that's great. But also with tips where they say, I would categorize that glider differently. We have internal para-finders, so a classification in the individual classes as well, where we then just look at it and readjust it again.

[00:43:25] So that's our motivation. How do you get all the data? Partly from the manufacturers, but very often just classically from the homepage when the glider comes out. So we already have our own algorithm where we actually scour all the portals at least every one to two weeks. Among other things—and you're involved in that—what's new in the glider market? And if it says there, for example, that the QR2 from PGD is new on the market, then it's on our to-do list and Uli takes over. She enters all the data into our database. Yes, then there's a new update from Chris and the gliders are in. So I think we are very, very complete and very, very close to real-time.

[00:44:16] So it's not a few months later that a glider is in there, but as soon as it's on the market, if there is data, then it's in our system. Now you have

[00:44:24] **Lucian Haas:** you recently did a big update and basically added a kind of used marketplace database on top of that as well. How does that work? Yes,

[00:44:36] **Tomy Hofbauer:** We already had a used database at the beginning, so at the start, where our users can list gliders for free. So the difference compared to another used database is that we already know all the data about the glider in the background. That means if you want to sell a glider now, let's say it's a Novamento 4, it always bothered me with the listings—it says Novamento, flown little, and the price is so and so much. Yeah, as a buyer, I can't really do anything with that. There are at least three questions there, because I want to know this, that wants to know that, and this wants to know that. It's different with us. With us, the user just says, "I have a Novamento 4, it's in the cellar, and I don't really need it anymore."

[00:45:22] And he enters Novamento 4 now, and we automatically pull in all the data from our database. That means we have a complete glider in there, and the person who wants to buy it knows immediately about the glider—what weight range, how heavy, what the glide ratio is. And the customer or the seller then basically only enters their desired price. For the desired price, we automatically show where it's displayed whether it's a good price, a fair price, or if it's cheap. So also for the seller. We'll see where his price stands. Is it realistic? Is it market-appropriate? Yes, and he publishes his glider. And the new thing now, we've tried to simply take the models from other existing paraglider exchanges...

[00:46:13] ...to display according to our model. That means you can see right away in the listings—if I enter, say, "we're looking for any glider"—that for a specific glider model, it's usually the case that I can almost pick out the color because I already have so many in there. This is really a huge gain. And you can also see where it's coming from, whether it's from Quelle or from THV. And then I have the complete glider data along with the text the seller wrote. But if I want to

contact the seller, I naturally get to the U-listing as linked. Of course, you don't want to change that in any way, and you can get in touch with the seller there.

[00:46:59] And we've integrated three marketplaces now, but we could theoretically add many, many more marketplaces with relatively little effort, including from abroad, but a lot more of that is still to come.

[00:47:15] **Lucian Haas:** How does that work technically? So your system, PowerFinder, sort of scans the DHV used market too? And when a new ad comes in, does your PowerFinder automatically read it, take over the data that's there—if it says Mentor 4S or something like that, then it goes into your database accordingly? And then I can see, okay, I'm looking for a Mentor 4 or whatever, and then this ad shows up on your site. And if I say, I'd like to have more info on that, I'll then basically be linked back to the DHV used market.

[00:47:50] **Tomy Hofbauer:** Exactly, you get redirected there. So the goal was simply to provide the user with the convenience of not having to scour three, four, or five different marketplaces to see if my desired glider is being offered somewhere; instead, no matter where it's listed, it's displayed with us automatically. So theoretically, it wouldn't matter if I list it in the DHV forum or directly with us—the advantage for a user looking for a glider, if it's listed with us, is of course that the seller's contact details are already provided right there with us. So you'd save yourself that one extra link to the original listing, but you get a great overview of the complete dataset for the glider, which you obviously don't have in the original listing.

[00:48:47] It just says Nova Mentor 4 again and the price. And maybe a few sentences from the seller.

[00:48:54] **Lucian Haas:** Does your system scan the others in a way that it immediately recognizes, oh, the glider has been taken out of the original DHV or will have database and so on, it's sold now, so that it's immediately deleted on your end as well? Or is it possible that ads that were read once are still in your system, even though they've been gone for a long time?

[00:49:14] **Tomy Hofbauer:** No, it hasn't been that way for a long time. I mean, it's read out daily. You'd have to ask Christian. He's the software genius behind it. But it's read out at least twice a day. So, even before Parafinder, the AI wasn't doing the heavy lifting. We're talking hundreds of listings per day, of course. So, that would actually—well, since we're still basically running everything as a hobby, we simply don't have the time to check every glider, but a very sophisticated AI actually does that now. And I believe we're now at 98 percent of the listings being fully automatically recognized and taken over.

[00:50:01] So only two percent of the listings still have to be checked manually and maybe corrected.

[00:50:08] **Lucian Haas:** What about other equipment? For example, what about harnesses? What about rescues?

[00:50:14] **Tomy Hofbauer:** We're currently working on that. So that's going to be the next very, very big update. Maybe we'll even manage to launch both together. So first the equipment database and paraglider. There are still some challenges there where we're currently tinkering with how to do it. For example, what if someone lists a complete set? Where will that be displayed? Will it be shown under the gliders? Will it be shown under the rescue systems? Will it be shown under the harness, or as a set, or additionally as a set? So that's one of the things we're currently working on solving. But otherwise, there will be an equipment database. And I think that could turn out to be really, really cool.

[00:51:02] Because comparing gliders is one thing. There are older sites that were done really well but aren't maintained anymore, where you can at least still compare older paraglider models and have data. I don't think it's in the same form as how we're doing it, but places like that exist. But as far as harnesses are concerned, I don't think there's anything at all. And I think that could be really cool, if I say, okay, either I do a normal filter search across all harnesses and just limit it to what I want. Or I just say, okay, Parafinder, find all Bot harnesses under 3.4 kilos for me that have an inflatable protector as a protector and have a certification.

[00:51:47] All at once. I think that would be a huge help for some people who are looking for

[00:51:54] **Lucian Haas:** Equipment. But that gets really demanding when I imagine it—okay, if you take the latest harnesses, the data is sometimes available on the websites accordingly. But especially in the harness market, there are

many where you'd say, I can still sell and fly a five-year-old harness. And they're still good and have been developed, maybe slightly further developed, but the old ones still work just as well. But this data is often no longer directly available online. How do you plan to handle that? Do you contact the manufacturers?

[00:52:24] **Tomy Hofbauer:** If it's really important or manufacturers that are well-represented in the market, we contact the manufacturers directly. By now, that works quite well because the manufacturers know our site too and, I believe, aren't unhappy about their products being placed there. Although we don't have any say in whether they are in there or not. It's just important that we are complete and comprehensive. That's how we'll get there. But with the harnesses, it's going to be like this, of course. The new devices are important, that they are in there, because that's what the customer can buy. But the harness database maintenance has been going on since the beginning, for two years now. So I actually already have parts of the second generation of harnesses in the database, but they aren't useful to me yet.

[00:53:12] That means, now the new devices are coming. What do I know? Now for X-Arps the new harnesses, the lighter harnesses, what do I know. Or new manufacturers like Bogdanfly and so on with currently the Pizzarace and the X-Race, which we already have in there. But also the older ones. And for sales, you're of course right. We have a problem there that we don't have every data set for older harnesses. But there is still, of course, the possibility that the seller says, okay, at least he knows that. I have a boat harness. As a protector, I have foam and so on. Then there's at least the second-hand market also for the older models, where we might not have a complete data set. So there we're talking about models that are older than four, five, six, seven years.

[00:54:00] Then at least we have this filtering option where I can say, okay, show me all the wing harnesses. So we'll always have that. The question then is how many models and items there are, and whether there's even a necessity to have more precise datasets for older ones. Otherwise, we'd also be hesitant to reach out to the manufacturers to see if we can still get the complete datasets for old harnesses, if it's necessary.

[00:54:31] **Lucian Haas:** I always see or think to myself that this is a lot of effort. How could you ever make money from something like that? Or is that not even the end goal?

[00:54:44] To

[00:54:44] **Tomy Hofbauer:** Beginning? Yes. No, well, the goal—it's like with almost everything I do, it works best for me when the goal isn't a "must" at the beginning, meaning you have to do it now, but rather if it comes from me that I'm doing it. And if I'm convinced that it's a great thing, then the earning part—or can you actually earn something with it—comes relatively far down the line. Yes, and it's still relatively far down the line. Of course, it would be nice. But what we definitely don't want, and we all completely agree on that, all three of us—Chris, Uli, and I—the Joffin user, it should definitely remain free. Of course, it would be nice if we could somehow get a small amount from the manufacturers for the fact that the database exists, for the fact that comparisons are made, and so on.

[00:55:37] But we don't have a solution for that yet either. But as I said, that's not a problem. It's a priority because for us, there is no

[00:55:46] **Lucian Haas:** Priority is. When you look at all of this, you organize the Border Races, you put in a lot of work with your colleagues on this Parafinder and stuff like that. What is the drive for you, to be so strongly involved in the paraglider scene right now? You could just go flying for yourself. So what drives you to say, I want to somehow give something back to the others, give something back, whatever?

[00:56:13] **Tomy Hofbauer:** Yeah.

[00:56:16] That's probably why I've been flying for 36 years, why I enjoy flying every day, and why I still have new projects and ideas—because I just love doing it and because I enjoy sharing it and giving something back to others.

[00:56:34] **Lucian Haas:** What are your, or do you have any new projects in the pipeline for yourself yet?

[00:56:39] **Tomy Hofbauer:** New projects? Well, I'm a bit like the girl who came to the Virgin. At the Aeroclub, I was honored to be appointed as the person responsible for all matters regarding Hike & Fly. And a new project has now emerged, which involves not just the competition scene, but what I've been seeing lately, both personally and in

conversations with other pilots, it's becoming more about larger projects. Larger points of friction regarding Hike & Fly. So, keywords like property owners, hunting lessees, and various interest groups who aren't necessarily happy when pilots start up somehow.

[00:57:29] And so, we've started an initiative at the Aeroclub to think about flight areas, Hike & Fly areas—not officially, but to consider how we can protect them and how we can do that together with all the interest groups, like the hunting associations, the tourism board, and so on. And to simply create lighthouse projects in certain areas that could then maybe be copy-pasted into other areas if there are problems. Often, the problems are really self-inflicted. We see that in some places, in some corners; often, it really helps to have an explanatory conversation with the landowner, and then they see, "Aha, okay, it was actually about a minor detail."

[00:58:22] If I take that into account, everything is fine. From my perspective, that includes a Hike & Fly code. That is to say, just because we have the privilege of actually being allowed to fly almost everywhere, doesn't mean you should, I don't know, communicate that to the property owners and so on; it only works if you do it together. And I believe that's important, and I see that as a major task for this initiative. So, there are several enthusiastic Hike & Fly pilots involved who are participating. And yes, that is our—I'm currently at that point right now.

[00:59:03] **Lucian Haas:** and new to this. Well, the paragliding scene, or many paragliders, I'd say, that is,

[00:59:11] by nature, many of them are very individualistic. They're like, I do my own thing, I go up the mountain when I want to go up that mountain. And something like a code, where you collectively adhere to certain things, it might not be that easy to get them all on board with that. How do you want to do that? I mean, how is a code supposed to work so that people actually say, I'm putting that on my flag?

[00:59:40] We have there

[00:59:41] **Tomy Hofbauer:** Now, yeah. So we already have a rough framework with about ten rules of conduct in there, which will of course be fleshed out. But there's nothing in there that would make a normal person feel completely alienated, like, "Whoa, I can't do this, I can't relate to this." It's about camping. It's about trash. It's about how I prepare. It's about safety issues. It's about what I do if I encounter a landowner, how I approach them? But of course, it also includes the corresponding background knowledge. That means, what is basically allowed? What are you allowed to do? What are you not allowed to do? Because there are very big differences between Germany and Austria in that regard.

[01:00:31] So, basically, in our country, paragliding is allowed everywhere with the property owner's consent. In your country, it's basically forbidden everywhere except at official launch sites. So, very roughly speaking. But of course, there are still several legal aspects that aren't clear. And in the code, it says, well, if there's a hunting reserve or a nature reserve, that you simply respect that. So, all the things where you, as a responsible pilot doing this, would say, "Yeah, that actually makes perfect sense." We don't actually want to forbid anything; we want this beautiful style of paragliding, of hike and fly, to be possible for many, many years to come and for us to simply be accepted.

[01:01:25] In our case, for example, the Alpine Club is a good example. From my point of view, they've had similar problems. And not with hiking—the right of way there is relatively clearly defined, who can do what and when, and which paths are to be used. But new sports, like mountain biking—specifically the addition of e-bikes—or ski touring, were actually a huge challenge for the Alpine Club. Because those are also athletes who belong to the Alpine Club, but they were somehow being left out. And the Alpine Club solved that relatively well. Also with similar things, a code of conduct: what should I do, what am I not allowed to do.

[01:02:10] And that is now, at least in Austria, as far as I can tell, better regulated regarding ski touring and also mountain biking, at least in some parts. And what doesn't work in my view is saying, okay, you're not allowed to start anywhere anymore. And if you ask, why can't I start up there? There are 50 hikers on that huge meadow on a beautiful day. Why can't I start there? Because that's just how it is. Well, from my perspective, that's obviously unacceptable. So there have to be conversations. And the sooner those conversations happen, the less these fronts will harden and the sooner we'll find solutions that everyone can live with. And that would actually be the goal.

[01:02:56] And unfortunately, of course, if some people just ignore everything and say, "I don't care at all, I'm doing whatever I want anyway," then everyone will eventually feel the consequences as more and more things get banned.

[01:03:14] **Lucian Haas:** Alright. Then let's hope that initiatives like a Hike-and-Fly Code find broad acceptance in the scene. That people actually take the rules or recommendations contained in it into account. It's great that you're working on something like this, collaborating on it, and pushing it forward. Tommy, overall, it's interesting where you roam, both in terms of world history or the world regions where you go flying, but also thematically, what you fly with and how much you give back to the paragliding scene as a whole. Thank you so much for sharing and thank you for all your commitment. Thanks Lucian, to you too. Take care.

[01:04:02] If you enjoyed the episode, tell your flying friends about it. And if you know someone you think could be an interesting guest on Podz-Glitz, let me know. I'm always looking for interesting stories from the world of paragliding. Just send an email to

[01:04:26] You can subscribe to Podz-Glitz on all the usual podcast platforms. I upload a new episode every 14 days. If you don't want to wait that long, feel free to browse the archive. You'll already find around 160 hours of interesting conversations about the world of paragliding in there. As a freelance journalist, I put a lot of time, work, and also costs into Podz-Glitz and Blueglides. In order for me to continue doing this professionally, independently, and ad-free, I need your support. On my homepage [blueglides.blogspot.com](http://blueglides.blogspot.com), there is a "Support" page. There you'll find all the necessary information and links to give me a financial hand. As a supporter, you can choose whatever amount you'd like to give completely freely.

[01:05:13] If you're unsure, my non-binding suggestion is 60 euros a year. That's only 5 euros a month. I think that's a very fair offer for so much up-to-date, in-depth information and entertainment about the world's most beautiful hobby. I want to say thank you to all the supporters. See you soon. Stay healthy and enjoy the freedom. Ciao.

# Français

French · machine translation of the German transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4\_0.gguf

## Show notes

La passion de Tomy Hofbauer pour le parapente a plusieurs visages. Une discussion sur le vol côtier, le Hike and Fly et les comparaisons de parapentes

---

Combien de cellules et quelle était la courbure du Nova Mentor 4 ? Quelles voiles légères avec EN-C et un poids inférieur à 3,5 kg sont actuellement disponibles sur le marché ?

Quiconque veut répondre à de telles questions peut parcourir laborieusement Internet. Il faudra parfois même accéder aux anciennes pages des fabricants d'écrans encore archivées quelque part. Ou bien on peut utiliser une base de données en ligne où toutes ces informations sont déjà rassemblées.

Le site web correspondant s'appelle Parafinder.at. Il remonte à une idée de Tomy Hofbauer, qui gère maintenant le projet avec sa femme Ulrike et le programmeur Christian Grohs. Ils y consacrent tous beaucoup de temps. Pas parce qu'ils pourraient gagner de l'argent avec. C'est simplement une partie de leur passion pour le parapente, dont la scène entière profite au final.

À propos Passion : Avez-vous déjà entendu parler de la série de compétitions de Hike-and-Fly Bordairrace ? Tomy Hofbauer y participe également – non seulement en tant que participant accompli, mais aussi en tant qu'organisateur depuis plus de dix ans.

Ce qui le motive dans tout son engagement, ainsi que bien plus encore, est raconté par le quinquagénaire dans cet épisode 158 de Podz-Glitz. De plus, nous discutons notamment de la raison pour laquelle Tomy préfère désormais presque voler vers des côtes isolées que dans les montagnes. Petit spoiler : cela a un rapport avec un esprit d'exploration décontracté.

---

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 : Back in the Saddle | Artiste : Dan Lebo Lebowitz – Tone Seeker

Bibliothèque audio YouTube, <https://www.youtube.com/watch?v=ob5LNGe7dwQ>

---

Liens Lu-Glitz :

- Blog : <https://lu-glitz.blogspot.com>
  - Facebook : <https://www.facebook.com/luglitz>
  - Instagram : <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 vers Tomy Hofbauer :

- Parafinder : <https://www.parafinder.at/>
- Bordairrace: <https://www.bordairrace.com/>
- Hike2Fly4Fun: <https://www.hike2fly4fun.com/>
- Chaîne Youtube : <https://www.youtube.com/@thomashofbauer7109>
- Facebook : <https://www.facebook.com/thomas.hofbauer1/>

## Transcript

[00:00:04] **Tomy Hofbauer:** Du moins, je crois que sur certaines côtes, sur certaines îles ou dans certaines zones, très, très peu de gens ont volé avant nous. C'est juste comme ça, j'ai ce gène d'explorateur en moi et c'est vraiment génial quand je peux découvrir quelque chose de nouveau, même si ce n'est que le lendemain, peut-être un kilomètre plus loin le long de la côte, un nouveau petit coin sympa où je peux décoller.

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

[00:00:54] Combien de cellules et quelle était l'allongement du Nova Mentor 4, au juste ? Quelles aile légères avec ENC et moins de 3,5 kilos de poids sont actuellement sur le marché ? Quiconque veut répondre à ce genre de questions peut parcourir laborieusement Internet. On finit même parfois par consulter les anciennes pages des ailes encore archivées quelque part. Ou alors, on utilise une base de données en ligne où toutes ces infos sont déjà rassemblées.

[00:01:25] Le site correspondant s'appelle Parafinder.at. Il remonte à une idée de Tommi Hofbauer, qui gère maintenant le projet avec sa femme Ulrike et le programmeur Christian Groß. Ils y consacrent tous beaucoup de temps. Pas parce qu'ils pourraient gagner de l'argent avec ça. C'est simplement une partie de leur passion pour le parapente. Dont la scène entière profite au final. À propos de passion, avez-vous déjà entendu parler de la série de compétitions Hike & Fly Border Race ? Tommi Hofbauer y participe aussi. Pas seulement en tant que participant thànhful, mais aussi en tant qu'organisateur depuis plus de 10 ans. Ce qui le motive dans tout cet engagement, il en parle et plus encore dans cet épisode 158 de Podz-Glitz.

[00:02:18] On parle aussi de l'histoire de Tommi Hofbauer, et notamment de la raison pour laquelle Tommi préfère désormais presque voler sur des côtes isolées plutôt qu'en montagne.

[00:02:27] Puisque tu écoutes le podcast, deviens un contributeur de Podz-Glitz. Comment faire simplement est expliqué sur le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, sur la page Fördern.

[00:02:40] Tommi, est-ce que tu portes un gilet de sauvetage quand tu voles au bord de la côte ? Oui, je dois...

[00:02:47] **Tomy Hofbauer:** ...plus, je ne le fais plus. Plus ? Plus, oui. Au début, je portais toujours un gilet de sauvetage et je le conseille aussi toujours à ma femme, Uli. Mais bon, avec tous les changements de zones de vol, les décollages, les sorties, c'est juste pénible. Mais malgré tout, j'ai un respect immense, un respect immense pour l'eau. Et pour ça, j'ai toujours besoin de plusieurs options, même si ça ne se voit pas forcément sur les vidéos. Mais ça existe bien. Je me garde toujours des options. Mais pas avec un gilet de sauvetage, oui. Mais on a vu récemment sur la côte portugaise que le gilet de sauvetage n'empêche pas toujours le pire.

[00:03:36] Même avec le gilet de sauvetage. Enfin, je pense qu'il ne faut pas se reposer uniquement sur le gilet de sauvetage. Surtout quand la mer est assez agitée.

[00:03:44] **Lucian Haas:** Tu fais souvent du vol côtier et on voit dans tes vidéos, tu le dis aussi dans tes vidéos, ça a peut-être l'air un peu différent. Mais tu voles aussi souvent au-dessus de l'eau. C'est vraiment une côte escarpée. Il y a peut-être parfois juste une toute petite bande de sable en bas, où on pourrait encore atterrir avec de l'artifice, peut-être. Mais après, l'aile finit peut-être quand même toujours dans l'eau. Donc c'est aussi dangereux. À quel point est-ce risqué, selon toi ?



[00:04:07] **Tomy Hofbauer:** Oui, comme je l'ai dit, les options doivent rester ouvertes pour moi. Ça veut dire que si je fais ça, il faut que le vent soit vraiment assez fort. Et que les prévisions indiquent qu'il ne va pas faiblir. Il faut toujours garder ça à l'esprit. Et très souvent, c'est bien sûr le cas où l'on arrive quand même sur la plage avec l'angle de portance. Même si c'est peut-être immédiat, quand tu voles au-dessus d'une falaise et qu'il n'y a plus rien pour atterrir en bas. D'où vient ta fascination ?

[00:04:39] **Lucian Haas:** pour le vol côtier ?

[00:04:41] **Tomy Hofbauer:** Ce n'est pas seulement le vol côtier qui me fascine. Mais pour moi, c'est juste un contraste incroyablement beau. Enfin, à cette période-là. Maintenant, il y a le vol en thermique. J'aime beaucoup ça. Avec ma femme, on fait du vol en tandem. Mais cette sensation sur la côte... Surtout qu'on ne l'a tout simplement pas chez nous. Chez nous, on a certes de hautes montagnes, de fortes thermiques. Mais cette sensation de se laisser porter. Et aussi dans les pays que nous aimons visiter. Ça s'accorde juste incroyablement bien pour nous. Et c'est aussi quelque chose que j'aime beaucoup faire avec Uli, ma femme. Elle qui aime ça tout autant que moi. Toi

[00:05:22] **Lucian Haas:** Tu as dit que vous habitez au pied des hautes montagnes. Donc, tu es un enfant de la montagne, en fait. Qu'est-ce qui t'a poussé, pour la première fois, à aller vers la côte pour te dire : je vais essayer ça ?

[00:05:31] **Tomy Hofbauer:** Oui, c'était en fait un ami de moi qui vient de Vienne. Un pote passionné d'aviation qui a visité le Danemark pour la première fois grâce à un autre ami. Et oui, je m'en souviens comme si c'était hier. Cette première excursion au Danemark. Quand on s'est juste rendus jusqu'à la plage. On a garé la voiture. Et on a pratiquement décollé du coffre, juste devant la voiture. On a volé. Et puis on est restés assis à côté de la voiture, plutôt contents. C'était en fait notre premier contact avec la côte et tout ça.

[00:06:06] **Lucian Haas:** Est-ce que c'était un moment de liberté que tu as ressenti aussi ? Ce sentiment de pouvoir, en quelque sorte, décoller de la voiture et ensuite voler au-dessus de la côte. Oui,

[00:06:18] **Tomy Hofbauer:** absolument. Jusqu'à ce moment-là, le vol au Danemark était notre objectif principal. Et oui, je ne connaissais pas du tout le Horn. Et bien sûr, j'ai tout de suite remarqué : OK, il faut maintenant apprendre d'autres compétences encore mieux. Surtout la gestion du vent fort. En fait, chez nous, ou à l'époque où j'ai volé, c'était tabou. Enfin, avec de telles vitesses de vent. On pense d'une certaine manière que

[00:06:49] **Lucian Haas:** qu'on peut voler là-bas. Est-ce que ça faisait partie de la fascination pour toi, le fait de pouvoir vraiment voler avec un vent aussi fort ? Oui, d'une part. Et

[00:06:57] **Tomy Hofbauer:** D'un autre côté, en fait, c'est à quel point on a peu besoin pour voler. Alors le vent, c'est clair. Mais ce qui était fascinant, c'est simplement, enfin, les moments où on commence, là, sur des crêtes hautes. C'était alors, d'une certaine manière, c'était clair que c'était possible. Mais ensuite, quand on a essayé de voler le long de ces crêtes. Les crêtes deviennent toujours plus profondes, plus profondes, plus profondes. À un moment donné, la crête n'est plus qu'à la distance où je suis par rapport à l'aile, si haut. Et on ne fait que voler. Et à un moment donné, on se retrouve sur la plage. Et l'instant d'après, on est à nouveau à deux pas de la crête. Et ça s'assèche à nouveau. Alors, cette sensation est tout simplement magnifique. Enfin, ce jeu au ras du sol avec le vent, avec les éléments. C'était vraiment superbe.

[00:07:42] **Lucian Haas:** Si on regarde ta chaîne YouTube, on voit que tu as déjà parcouru toute une série de côtes et que tu as tout essayé. Tu as toujours cherché de nouveaux sites de vol. Tu es allé en Écosse, en Bretagne, en Normandie, au Danemark et au Portugal. Qu'est-ce que tu cherches exactement là-bas ?

[00:08:01] **Tomy Hofbauer:** Je suis malheureusement né à cette époque. Ou Dieu merci, parce que là, je peux faire du parapente. Mais je pense que si j'étais né quelques centaines d'années plus tôt, je serais devenu un explorateur. Ça me plaît tout simplement d'explorer de nouvelles choses. C'est juste comme ça à notre époque. Explorer de nouvelles choses est vraiment difficile, parce que tout le monde a déjà fait quelque chose à un moment donné. Et c'est juste un petit truc pour moi. Mais je me dis, d'accord, ça, c'est nouveau. Et je crois au moins sur certains affelents, sur certaines îles, sur certaines zones, que très, très peu de personnes ont volé avant nous. Et c'est juste comme ça. Alors oui, j'ai ce gène d'explorateur en moi. Et c'est vraiment génial quand je peux découvrir quelque chose de nouveau.

[00:08:48] Et même si ce n'est que le lendemain, peut-être un kilomètre plus loin le long de la côte, un nouveau joli coin où je peux décoller.

[00:08:57] **Lucian Haas:** Est-ce que tu décolles toujours uniquement de sites officiels ? Ou est-ce qu'on peut vraiment longer la côte et se dire : « Tiens, le vent est bon ici, ça a l'air décollable depuis la prairie d'à côté. Je peux sauter la clôture. On y va. »

[00:09:12] **Tomy Hofbauer:** En principe, ce sont ces zones côtières. Elles sont relativement peu exploitées pour le vol. Enfin, au Danemark, par exemple, il y a beaucoup de zones de vol officielles. Mais quand je repense à l'Écosse l'année dernière, il y avait une île, l'Isle of Mull. Étonnamment, il y avait quatre zones de vol officielles. J'ai compris après coup pourquoi : il y a des entreprises ou des gens qui s'en occupent, qui les gèrent. Et au début du voyage, on s'est dit : "Bon, on va voir ce qui nous attend", parce qu'il n'y avait que des zones officielles là-bas. Du coup, ces zones de vol étaient sympas, mais elles n'étaient loin pas les points forts qu'on a découverts là-bas.

[00:09:58] Et ce n'étaient généralement pas des zones de vol officielles. C'est simplement que, d'un point de vue aéronautique, il y a si peu de gens qui y volent que, même si ce n'est pas une zone officielle, ça passe. Ce qu'il faut, selon moi, c'est avoir un certain sens de la part de celui qui le fait. Et la propriété d'autrui, les biens et tout ça, doivent être absolument respectés. Mais là, nous n'avons eu que des expériences absolument positives, même dans ce sens-là. Enfin, quand on demande, les gens sont ravis. Pour faire court, ce sont dans 99 % des cas des zones de vol non officielles d'où nous avons décollé.

[00:10:45] **Lucian Haas:** Tu dois avoir le sens de la situation. On cherche aussi souvent à contacter les locaux, les propriétaires terriens ou quelque chose comme ça. Et tu leur parles en disant : j'aimerais bien voler ici, est-ce que ça te convient ?

[00:10:57] **Tomy Hofbauer:** Oui, sauf si ce sont vraiment des coins très peu peuplés où il n'y a personne à perte de vue. Enfin, beaucoup, comme en Écosse, on a vraiment eu ça : des centaines de moutons qui s'en foutaient complètement. On ne peut pas demander aux moutons. Exactement, on ne peut pas leur demander. Donc, je pense avoir maintenant assez de?? pour savoir ce qu'on peut faire, pour que ce soit en harmonie avec la nature et aussi avec les gens sur place.

[00:11:26] **Lucian Haas:** ...bien faire. Parmi tous ces pays et ces portions de côtes que tu as visités, comme l'Écosse, la Grande-Bretagne, la Normandie, le Danemark, le Portugal, etc., y en a-t-il un que tu dirais être ton favori ? Celui qui t'a le plus fasciné ? Non, je ne peux pas vraiment dire...

[00:11:42] **Tomy Hofbauer:** Je ne peux pas vraiment le dire, parce que chaque pays a son propre truc. Au Danemark, par exemple, c'est le pays en soi, avec cette atmosphère de calme, et puis là-bas, c'est surtout le vol à basse altitude à cause des nombreuses dunes de sable. Pour ça, ce n'est peut-être pas aussi spectaculaire que le Portugal, la Côte de la Silver Coast par exemple, ou la Normandie, Étretat, avec ces falaises de craie blanche. C'est évidemment d'une beauté folle avec ces grottes quand on peut passer au-dessus. Mais c'est une fascination différente. Donc je ne pourrais pas vraiment dire... je retournerais immédiatement et plusieurs fois dans chacun de ces pays.

[00:12:28] **Lucian Haas:** Tu es maintenant un pilote très expérimenté, mais que dirais-tu à quelqu'un qui te dirait : « Tommy, raconte-moi, je veux aller sur la côte, de quelles compétences ai-je vraiment besoin ? Sur quoi dois-je faire attention ? Qu'est-ce que je devrais peut-être entraîner pour décoller en toute sécurité sur le littoral ? »

[00:12:43] **Tomy Hofbauer:** Oui, une bonne maniement au sol est certainement une chose importante, ainsi que l'expérience avec le vent de décollage, ce qu'on peut bien sûr aussi bien s'entraîner à faire les jours de vent fort chez soi, ce que font beaucoup de pilotes. Donc sur la prairie derrière la maison ou ailleurs, une prairie bien dégagée, pour perfectionner la technique de décollage en arrière, la maniement avec la aile. Je pense que tous ceux qui savent bien manier la aile et qui sont bons là-dedans ont fondamentalement le truc en l'air, et c'est certainement une condition préalable. Je dis bien, on peut aussi bien sûr le faire sur place, si on va, je dis bien, dans une zone de soaring peu dangereuse, comme au Danemark, où il y a très peu de lee et tout ça, on peut bien sûr aussi s'entraîner super bien sur place, sur la plage.

[00:13:38] La question est toujours : est-ce que j'en ai envie ? Parce que beaucoup de gens ont des vacances limitées et quand j'y suis, je veux vraiment voler, je veux décoller et je ne veux pas passer mon temps à apprendre à décoller juste pour pouvoir voler un jour. Donc, on peut simplement bien...

[00:13:58] **Lucian Haas:** abrégé. Dans les vidéos que tu as publiées, on peut voir que tu changes en fait tes ailes. Parfois tu voles avec une Low-B, parfois une aile C, mais parfois tu voles aussi une Flair Mustache sur la côte. Sur quoi te bases-tu pour choisir quelle aile je prends maintenant ?

[00:14:17] **Tomy Hofbauer:** Eh bien, le Flair Mustache, c'est une autre histoire, mais sinon, il arrive très souvent que nous ayons la chance de pouvoir tester des ailes Nova et que j'aime bien voler avec une Low-B de temps en temps. Personnellement, je vole actuellement avec une Xenon, c'est une aile D, mais j'aime bien essayer différentes choses et le choix de l'aile dépend bien sûr un peu de la zone et surtout, bien sûr, de la force du vent. Et là, voler avec des ailes Flair, enfin, c'était encore quelque chose que je n'aurais pas cru possible il y a deux ans, c'est encore une dimension tout à fait différente qui s'ajoute là.

[00:14:58] **Lucian Haas:** Qu'est-ce qui change dans cette dimension ? Les

[00:15:02] **Tomy Hofbauer:** Les possibilités et la légèreté. Donc, de mon point de vue, cette tendance vers les ailes Flair — je crois que neuf ou dix fabricants proposent ça maintenant — est d'une part fascinante pour les possibilités qu'elle offre, mais d'autre part, c'est aussi un appel clair aux gens qui volent avec ça : ces ailes se décollent très facilement, elles se volent très facilement, mais ça ne veut pas dire qu'elles sont aussi peu dangereuses qu'elles le semblent en réalité. À part ça, s'il y a 30 ou 35 km/h de vent sur la côte, on ne décollerait qu'avec des ailes Flair avec une aile très petite et avec d'excellentes compétences.

[00:15:52] Maintenant, on peut décoller avec une aile Flair à 35 km/h avec des compétences moyennes, voire presque aucune. Mais ça ne veut pas dire que c'est sûr. Surtout si on veut exploiter ce que les ailes

[00:16:06] **Lucian Haas:** C'est-à-dire vraiment transformer la vitesse en hauteur et à nouveau la hauteur en vitesse, et vraiment faire ces oscillations de haut en bas, et tout ce qu'on peut contrôler avec le frein sur ces voiles. C'est ça que tu veux dire par "utiliser" ?

[00:16:21] **Tomy Hofbauer:** Exactement, c'est ce que je veux dire. Et je peux l'observer maintenant du point de vue, disons, de l'expérience, de mon point de vue. Mais aussi du point de vue d'une débutante, en ce qui concerne les ailes Flair, en regardant Uli. Alors, Uli est une pilote très prudente, mais pour quelqu'un qui ne vole pas depuis longtemps, elle a une technique de décollage vraiment excellente. Et en fait, je lui ai dit, non, plus ou moins je lui ai dit de ne pas voler avec l'aile au début. Et puis on a, les bons jours, elle a essayé et j'ai vu qu'elle la gérait. J'étais déjà conscient avant qu'elle la gère. Mais elle a ce côté, oui, qu'elle vole l'aile comme une aile normale, en fait.

[00:17:10] Ça veut dire qu'elle n'utilise pas vraiment ce Diven et cette prise de vitesse. Elle vole comme avec une aile normale, mais elle a cette sécurité, quand le vent se lève, de pouvoir se retrouver immédiatement au sol. Et quand on l'utilise comme ça, ça passe tout à fait même avec moins d'expérience.

[00:17:29] **Lucian Haas:** N'est-on pas en quelque sorte, entre guillemets, gâté quand on a déjà volé avec un Flair -Mustache sur la côte ? Est-ce qu'on a encore envie d'utiliser un parapente normal pour du soaring côtier ? Oui, absolument.

[00:17:43] **Tomy Hofbauer:** Alors, je ne suis pas corrompu. Il y a des conditions où c'est le choix parfait. Mais dès qu'il faut se battre, c'est-à-dire quand le vent est tel qu'on peut se tenir avec une aile normale, je dirais, entre guillemets, peu importe si c'est une aile A ou une aile D, pour moi, c'est toujours plus amusant avec une aile normale. Et surtout cette exploration, où tu te dis, d'accord, tu décolles à un endroit et tu ne sais pas vraiment comment ça se passe à gauche, comment ça se passe à droite, à part ce que tu vois jusqu'à la prochaine crête. Alors, avancer vers la prochaine crête, puis évaluer, d'accord, est-ce que je peux passer la prochaine baie ? D'accord, où est-ce que je peux courir ?

[00:18:28] Et puis ce côté exploration, genre, jusqu'où je peux voler le long de cette côte ? Bah, avec une aile Flare, c'est juste pas possible. En réalité, elles ont des performances vraiment médiocres, mais avec les bonnes vitesses de vent, la performance de l'aile devient secondaire. Et là, bien sûr, l'aile Flare joue sa grande force. Mais avec des vitesses de vent

normales, autour de 20, 25 km/h, j'adore voler avec des ailes tout à fait normales.

[00:18:58] **Lucian Haas:** avec nos ailes. Tu fais aussi du tandem d'habitude, aussi avec ta femme. Est-ce que tu fais aussi du tandem sur la côte ? Sur la côte, je vole

[00:19:06] **Tomy Hofbauer:** Je fais du tandem assez rarement. On en a presque toujours un avec nous. Mais ce n'est généralement pas une rencontre fortuite où les gens nous regardent avec des yeux écarquillés en disant : « Waouh, comment ça marche ? Est-ce qu'on peut faire ça ? » Et quand j'ai l'impression que, d'accord, ça pourrait être cool, je dis simplement : « Tu sais quoi, j'ai un tandem avec moi. Ça te dit ? On fait un tour ? » Oui, j'ai déjà eu des expériences super sympas avec ça. Et là, c'est plutôt le vol en tandem, parce qu'Uli aime bien voler elle-même sur la côte. Uli n'aime pas voler en thermique. Là, je peux tout de suite la convaincre de faire du tandem avec moi. Mais sur la côte, nous volons tous les deux avec nos

[00:19:46] **Lucian Haas:** En aile solo. Tu dis que Uli, ta femme, n'aime pas trop le vol en thermique. Pourquoi pas ? Ou plutôt, pourquoi aime-t-elle ça en tandem ? Elle

[00:19:57] **Tomy Hofbauer:** n'est-ce pas impressionnant quand elle voit le décollage d'en haut ou quand elle est très haut au-dessus ? Et bien sûr, le fait que l'air soit agité, ce que la thermique apporte simplement. Enfin, ce balancement et tout ça. Pourquoi aime-t-elle ça avec moi ? Oui, parce qu'elle me fait simplement confiance, elle sait que je sais ce que je fais. Même quand ça secoue vraiment fort par moments. Et avec une grosse voile, quand on est en pleine route, c'est un peu, oui.

[00:20:27] **Lucian Haas:** As-tu déjà vécu sur la côte qu'il y ait de la thermique avec laquelle tu pouvais vraiment monter haut ? Peut-être avec des conditions météo particulières ?

[00:20:39] **Tomy Hofbauer:** En fait, c'est assez rare, parce qu'on essaie, quand c'est possible, de voler juste au-dessus de l'eau, et là, c'est en réalité très, très rare. Bon, maintenant, ce que tu dis. Une fois lors d'une croisière en voilier en Croatie, on était sur une île, Lamm ou quelque chose comme ça, comme ils l'appelaient. Là, c'était en effet le cas : on avait accosté avec le catamaran. Ensuite, on est montés sur la montagne, il y avait trois planeurs. Là, c'était comme ça qu'on s'était d'abord positionnés en haut dans cette baie. Et puis, c'était juste lent pour redescendre. Et on voulait atterrir dans ce tout petit port avec un restaurant. Et quand on est arrivés pour atterrir, on s'est dit : OK, en fait, ça sèche encore plutôt bien.

[00:21:28] Et puis on s'est éloignés un peu de la mer, on a continué à avancer. Ça portait de mieux en mieux. Soudain, ça a commencé à monter d'un mètre. Et puis au coucher du soleil, je ne sais pas à quelle distance, mais vraiment loin au large, ça a monté au-dessus de la mer. Bon, ça remonte à très longtemps. Et on était complètement bluffés, parce que monter au-dessus de la mer, jusqu'alors, c'était impossible. Mais apparemment, tout le monde était là. C'était juste la condition, le fait qu'en soirée, un paquet d'air chaud soit arrivé tranquillement. Mais sinon, en principe non. Donc quand on est relativement proche de la ligne de flottaison, c'est très calme, le vent est très laminaire, mais en échange, il y a très rarement de la thermique à l'intérieur.

[00:22:15] Si

[00:22:16] **Lucian Haas:** Si tu devais choisir maintenant entre le Küstenzoring ou voler en thermique, pour quoi te déciderais-tu plutôt ? À chaque année,

[00:22:24] **Tomy Hofbauer:** quand je vieillis, je pencherais plutôt vers le soaring, parce que c'est tout simplement plus tranquille pour moi et beaucoup, beaucoup moins stressant.

[00:22:34] **Lucian Haas:** À quoi est-ce dû ? Tu dis qu'avec chaque année qui passe, qu'en vieillissant, on devient plus calme, on ne cherche plus ce frisson du vol en thermique ? Ou c'est quoi, ce qui fait que le vol en thermique et l'âge ne font pas bon ménage pour toi ?

[00:22:47] **Tomy Hofbauer:** Oui, je ne peux pas dire si c'est le cas pour tout le monde. Mais quand j'étais plus jeune, je me mettais souvent au défi, et maintenant, je fais bien exprès de ne plus le faire. Vraiment, même quand je fais demi-tour, pas à cause de la colère, mais à cause du bonus de montagne, et que j'ai le sentiment que ça ne colle pas. Là

où je sais exactement qu'il n'y aurait eu aucune option pour descendre il y a cinq ans, j'y vais maintenant. Et même si je n'ai jamais eu de blessure, je me dis d'une certaine manière que le vol est resté un si bel hobby pour moi et que je veux avoir une bonne sensation quand je me pose après avoir volé longtemps. Et pour certains vols, oui, ça m'était tout simplement égal il y a cinq ans.

[00:23:36] Peut-être il y a dix ans, quand je me disais : « OK, je sais que ça ne va pas être génial et que ça va être vraiment sportif. » Et je l'acceptais quand même. Aujourd'hui, je n'accepte plus ce genre de choses. Parce que là, je redescends tranquillement de la montagne et ça me convient tout autant.

[00:23:55] **Lucian Haas:** En plus de la descente, tu aimes aussi monter à la montagne. Tu es donc un vrai junkie du Hike-and-Fly. Tu gères aussi avec ta femme un site internet, Hike2Fly4Fun, où vous présentez vos sorties avec des photos et parfois des vidéos et tout ça. Qu'est-ce que tu cherches, ou qu'est-ce que vous cherchez, dans ce genre de sorties Hike-and-Fly ? Pour moi, c'est aussi

[00:24:18] **Tomy Hofbauer:** Pour les randonnées Hike-and-Fly, c'est la même chose que j'ai déjà mentionné brièvement avec les côtes, avec les nouveaux tronçons. En fait, j'ai une petite liste de choses à faire, une liste de randonnées, où j'ai simplement des sommets en haut que j'aimerais gravir et survoler. Et le beau dans cette liste, c'est qu'elle ne finit jamais, parce qu'à chaque nouvelle randonnée, je vois quelque part à l'horizon une montagne où je me dis : d'accord, wow, ça a l'air super, il faut que j'y aille, alors je fais des recherches le soir, elle s'ajoute en bas de la liste et d'une certaine manière, oui, j'espère pouvoir faire beaucoup de choses de cette liste, mais elle ne finira jamais. Et il y a aussi un peu le côté découverte. Et même s'il ne s'agit que du sommet voisin, c'est pour moi quelque chose de complètement nouveau.

[00:25:05] Et on a simplement quelques zones chez nous qu'on a déjà relativement bien explorées, disons. Mais comme je l'ai dit, on continue de s'étendre et de voir ce qu'on peut encore faire. Oui, le plus beau, c'est bien sûr quand on le fait ensemble. Avec des amis, oui. Ça veut dire que vous ne faites jamais une tournée deux fois ? Évidemment, dans notre région, parce que si on se dit qu'on n'a que deux ou trois heures, on fait quelque chose de proche, où on n'a pas besoin de rouler longtemps et qu'on connaît déjà, là où on connaît les conditions. Mais en principe, si la journée le permet, si on a toute la journée devant nous, j'essaie toujours de faire une nouvelle tournée. Tu

[00:25:49] **Lucian Haas:** Tu as dit qu'avec l'âge, tu deviens plus calme. Mais avant, tu étais vraiment un vrai compétiteur. En 2013, tu as même participé aux Red Bull X Alps. Quels sont tes souvenirs les plus marquants de cette compétition ?

[00:26:04] **Tomy Hofbauer:** Mes souvenirs les plus marquants, c'est surtout que c'est une préparation incroyablement, incroyablement exigeante que je me suis imposée. Alors oui, avec la tente à oxygène et des trucs pour lesquels je me demande maintenant, est-ce que c'était vraiment nécessaire ? Ça, ça reste en mémoire. Et puis pendant la compétition, c'était incroyablement fascinant d'y être. Mais j'ai aussi réalisé après cette participation que ce n'est pas mon monde. C'est du sport de haut niveau absolu et c'est pratiqué comme ça. Et oui, il y a eu beaucoup de choses qui se sont passées, que j'avais découvert lors de petites compétitions auparavant et qui existent toujours, et que j'ai simplement déjà regrettées là-bas.

[00:26:55] Mais c'était une belle expérience, évidemment.

[00:26:59] **Lucian Haas:** À propos des petites compétitions. Tu organises la série Border Race depuis dix ans. Tu es l'organisateur. Comment ça s'est passé ?

[00:27:07] **Tomy Hofbauer:** C'est en fait né d'une nécessité, parce qu'à l'origine, la compétition remonte à Heli Eichholz. C'est lui qui a organisé la toute première compétition. C'était en 2008, je crois. Oui, exactement, c'est ça. Et puis, avec son employeur de l'époque, Petra Vorderrecker et Jochen, ils ont repris le flambeau et en ont fait toute une série, dont Cross Alps faisait partie à l'époque. Et j'étais pratiquement un habitué dès le début, aussi bien pour Cross Alps que pour Cross Border Race. Je n'ai pas de fortune, mais je me suis dit que je ne voulais pas rater la course une seule année. Et là, Petra a simplement dit qu'elle n'y arrivait plus, avec son boulot à côté et tout ça.

[00:27:56] Et elle veut en fait arrêter. Alors Willi Ludwig, avec qui je fais ça ensemble, est allé la voir et lui a dit : « Dis-moi Petra, qu'est-ce que tu en penses si on continue, si on reprend le relais ? » Et elle était super contente, elle a dit :

« Oui, avec plaisir, ça me plairait que mon bébé puisse pratiquement continuer à vivre et qu'on s'en occupe. » Voilà comment on en est arrivés là et c'est comme ça qu'on le fait depuis.

[00:28:26] **Lucian Haas:** De quoi s'agit-il exactement avec le Border Race ? Il y a peut-être certains auditeurs qui n'arrivent pas tout à fait à se situer par rapport à ce format de compétition. En quoi consiste cette compétition et qu'est-ce qui, selon toi, en fait quelque chose de spécial ?

[00:28:39] **Tomy Hofbauer:** Oui, les règles en gros sont les suivantes : la compétition dure 33 heures. Elle s'étale donc plus ou moins sur deux jours et la tâche pour les athlètes est de partir dans n'importe quelle direction, c'est-à-dire que l'athlète décide lui-même où il veut s'envoler, plus ou moins. Comme pour toutes les compétitions de type Hike & Fly, le seul moyen de déplacement est à pied et, bien sûr, en parapente, donc pas de véhicule de soutien avec lequel on pourrait voyager, ni de pistes, de remontées mécaniques ou quoi que ce soit. Et ensuite, il faut fixer le point de retour à l'endroit où l'athlète estime que, d'accord, c'est assez loin pour que je puisse encore atteindre l'arrivée, donc dans les 33 heures, parce que si je n'y arrive pas, il y a des pénalités.

[00:29:27] Et ce qui est spécial pour moi, et je pense que c'est là qu'on se distingue de toutes les autres compétitions de hike and fly, c'est que chaque athlète peut en fait définir lui-même son point de retour et son objectif. Ce qui est aussi particulier au départ, c'est qu'on peut partir avec des participants de l'X-Alps, Simon Oberaner, Friedrich Thomas, Gregl Maurer, donc beaucoup de noms connus, Paul Guschlbauer était déjà présent lors des courses, donc on se tient ensemble sur la ligne de départ et le beau dans tout ça, c'est qu'après deux jours, on arrive au but, tout comme Gregl Maurer, ce qui veut dire que j'ai aussi atteint l'arrivée, comme le champion du monde ou comme un participant de l'X-Alps.

[00:30:12] Bon, le point de bascule sera différent pour un participant de l'X-Alps que pour moi qui essaie pour la première fois, mais le sentiment d'arriver à l'arrivée, c'est pour moi quelque chose d'essentiel. Et dans aucun autre Hike-and-Fly, tu ne peux pas arriver à l'arrivée en tant que débutant, c'est impossible. Donc pour les X-Alps, c'est hors de question, mais aussi pour tous les autres. Tu es quelque part sur le parcours, tu atteins un point de bascule, deux, peut-être trois, mais tu ne seras pas à l'arrivée. Et c'est ça la fascination du Borderless. Tout le monde peut arriver à l'arrivée. Il faut juste choisir intelligemment son point de bascule, son propre point de bascule à sa limite.

[00:30:54] **Lucian Haas:** Cela signifie que chacun peut célébrer ses propres réussites en fonction de ses capacités.

[00:30:58] **Tomy Hofbauer:** Exactement, oui. Et c'est vraiment sans risque. Ça veut dire que, théoriquement, ça suffit de monter une montagne, de faire un vol plané dans la vallée suivante et de repartir jusqu'à l'arrivée, parce que 15 kilomètres est la distance minimale à atteindre. Et pour quelqu'un qui est capable de monter une montagne,

[00:31:18] **Lucian Haas:** à gérer. Au début, je crois qu'il n'y avait que deux classements. Une fois pour les messieurs et une fois pour les dames, je pense, comme distinction. Maintenant, vous en avez toute une série. Un classement rookie, un classement tandem, un classement seniors, et ainsi de suite. Pourquoi avez-vous continué à les multiplier ?

[00:31:34] **Tomy Hofbauer:** Il y a eu des demandes venant directement des participants, aussi un peu l'objectif, la notion de sécurité, justement notre évaluation à distance où l'on dit, d'accord, on ne peut participer qu'avec des ailes de catégorie B ou au maximum des ailes de catégorie B. Parce qu'autrement, il faut bien sûr dire par fairness qu'avec une aile de catégorie B, face à une aile de haute performance actuelle, si elle vole raisonnablement bien, on n'a tout simplement aucune chance ou on doit prendre un risque énorme pour tenir le coup. C'est pour ça qu'on a dit, d'accord, c'est important par exemple. Ensuite, oui, les seniors, on ne dit même pas ça, on dit Master, ça sonne beaucoup mieux que seniors. Et oui, alors c'est arrivé, ça s'applique à partir de 50 ans.

[00:32:20] Quand j'ai eu 50 ans, je me suis dit que ce serait plutôt cool s'il y avait maintenant un classement Master. Pas tout à fait désagréable, après avoir participé de temps en temps

[00:32:29] **Lucian Haas:** moi-même y participe encore. Pour les Red Bull X Alps dont on a parlé tout à l'heure, il y a eu une professionnalisation de plus en plus forte au fil des années, même parmi tous les participants. Est-ce que tu vois ces tendances aussi pour le Border Race ? Est-ce que les gens qui y participent sont devenus plus professionnels au fil des années dans leur préparation, ou peut-être pas plus professionnels en tant que tels ? Ce ne sont pas des pros qui s'y affrontent, mais est-ce que les gens arrivent de mieux en mieux préparés, avec un équipement toujours plus performant

et adapté, et tout le reste ?

[00:33:00] **Tomy Hofbauer:** Oui, ça se remarque vraiment. Surtout pour cette compétition, je pense qu'il y a énormément de travail dans la préparation, parce qu'il faut simplement se tracer sa propre route, ou du moins, on devrait le faire. Ça veut dire que ça n'a pas vraiment de sens de suivre n'importe quel bouledogue, parce qu'on ne sait pas du tout ce qu'ils ont l'intention de faire au final. Donc la préparation est importante et on peut déjà observer qu'elle devient de plus en plus professionnelle, parce qu'au bout du compte, pour beaucoup de participants au Border Race, au moins ceux qui essaient vraiment de monter sur le podium, c'est toujours la participation au Red Bull X-Alps. Et c'est, je pense, une bonne recommandation quand je me retrouve sur le podium d'une course Border Race ou plusieurs fois sur le podium.

[00:33:52] On voit ça aussi chez beaucoup d'athlètes. Oui, justement Simon Oberrauner et Friedrich Dahm, ils ont d'abord fait des podiums à Border Race avant de passer à X-Alps à un moment donné.

[00:34:04] **Lucian Haas:** Tu y as participé pendant des années aussi. Je ne sais même plus, est-ce que tu y participes encore ou est-ce que tu n'es plus qu'organisateur ? Je suis organisateur.

[00:34:12] **Tomy Hofbauer:** Je soutiens un peu ma femme, Uli, qui a déjà participé deux fois. Mais théoriquement, pour la première course qui a lieu dans un mois, il est envisageable que Uli et moi participions ensemble en tandem, à condition qu'elle ne trouve pas la préparation sur place trop éprouvante. Si nous avons assez de personnel et que Willi peut m'en décharger d'une partie, alors nous serons très probablement à nouveau sur la ligne de départ.

[00:34:39] **Lucian Haas:** Si on regarde les classements au fil des années, tu as aussi été assez performant dans les Border Races. J'ai vu que tu as été deux fois vainqueur au général. Je crois aussi plusieurs fois deuxième au général. Et en 2021 et 2022, tu as aussi été vainqueur au général avec le tandem, avec ta femme. À quel point est-ce que ça fonctionne bien, de faire du Hike and Fly en tandem ? Et qu'est-ce qui est spécial là-dedans ? À quoi faut-il faire attention pour que ça fonctionne d'une manière ou d'une autre en tant que couple ?

[00:35:06] Oui, ça

[00:35:07] **Tomy Hofbauer:** ça s'est très bien rodé chez nous. Et c'est évidemment un avantage énorme en vol en tandem, surtout quand ce ne sont pas les sites de décollage officiels, parce qu'on se connaît bien. Surtout pour les décollages en haute montagne, peut-être quelque part sur un glacier. Là, il est crucial que je sache que je peux compter sur mon co-pilote. Que je sache que si je dis qu'il faut courir, alors il court et ne s'arrête pas. C'est vraiment important. Et là, je suis très, très sûr de ce qui fonctionne et de ce qui ne fonctionne pas. Ce que je ne ferais pas maintenant avec un passager, par exemple, que je ne connais pas, je ne le ferais sous aucun prétexte,

[00:35:53] on peut tout à fait le faire. Oui, et en l'air, il y a aussi une répartition claire et on fait régulièrement des briefings entre deux traversées. OK, on fait le point de virage là ? On continue de voler ? Qu'est-ce que tu en penses ? On se coordonne. Jusqu'au point où Uli prend parfois la aile lors des traversées. En général, on a les poignées de frein un peu allongées. Ça veut dire que j'ai une poignée de frein supplémentaire, environ 30 cm plus bas, que je peux confier à Uli. Et comme ça, lors des traversées, je peux simplement manger un morceau, peut-être me concentrer sur autre chose. Juste pour quelques minutes. Ça marche très bien.

[00:36:37] **Lucian Haas:** Est-ce que tu planifies les itinéraires que tu voles et parcours différemment quand vous êtes en tandem ?

[00:36:44] **Tomy Hofbauer:** En termes de distance, pas vraiment. Je?ais aussi des distances en solo autrefois, bien sûr. En réalité, ce n'est pas vraiment différent avec le tandem. Je trouve que faire de la distance en tandem est, pour moi, bien plus agréable qu'en solo, parce que tout est beaucoup plus amorti. Et en vérité, la performance d'un tandem n'est pas mauvaise du tout. Je ne peux pas le comparer avec n'importe quelle voile bi-ligne ou une aile C, mais avec une aile High-B lors des traversées de vallées, je gère assez sereinement la vitesse, l'altitude d'arrivée et tout le reste. Ça veut dire qu'on peut voler assez bien avec et qu'il y a pas mal de choses possibles avec le tandem.

[00:37:32] **Lucian Haas:** Mais avec le solo, tu peux par exemple décoller de surfaces probablement beaucoup plus petites et plus raides, et pour la zone d'atterrissage, on peut peut-être se bricoler des petits coins plus risqués avec le solo qu'avec le tandem. Donc, est-ce que tu planifies différemment dans ce sens-là, ou est-ce que tu te dis : non, mes

compétences sont tellement bonnes que partout où je peux décoller en solo, je peux aussi décoller en tandem ?

[00:37:58] **Tomy Hofbauer:** Oui, il faut peut-être faire une distinction si on regarde les parcours. Parce que pour le vol de cross-country, c'est généralement comme ça : ce n'est pas pensé comme du hike and fly, on fait des parcours. C'est plutôt une exception. C'est plutôt quand on est en voyage de quelques jours avec une tente en tandem, par exemple. Mais sinon, nos décollages pour le cross-country, par exemple notre Schöckl, notre montagne locale, ils s'offrent à nous ou alors à la frontière en bas, donc les points de départ classiques pour de longs parcours, pour de grands triangles. Et là, on connaît les décollages et ils sont tous sans problème, sans problème pour le tandem. Si jamais on fait du hike and fly, alors c'est très clair : soit ce sont des décollages où j'ai déjà décollé et atterri en solo, et où je les choisis selon certains critères, soit je prévois simplement une marge de sécurité bien plus grande, tant pour le décollage, donc pas de décollages parsemés de rochers, pas de ruptures brutales, donc là où un simple décrochage est possible.

[00:39:00] Et pour l'atterrissage, c'est pareil. Enfin, il faut dire que pour le tandem, surtout en haute montagne, une prairie est presque indispensable pour moi. J'ai vraiment la flemme d'atterrir sur un terrain rocheux et hostile avec le tandem. Donc, si c'est possible, je l'évite absolument.

[00:39:24] **Lucian Haas:** Changeons encore de sujet. Avec ta femme, tu fais une autre forme de tandem autour du parapente. En fait, tu as un projet commun avec elle. Ça s'appelle ParaFinder.at. Avec un autre partenaire en plus. De quoi s'agit-il ?

[00:39:41] **Tomy Hofbauer:** C'est né d'un besoin ou d'une passion de ma part. J'aime simplement regarder l'équipement. Quoi de neuf sur le marché ? Surtout, je suis toujours à la recherche, si je dois trouver une pièce quelque part — il ne s'agit pas forcément de ce qui vole, ça peut être une lampe frontale ou autre chose — pour voir où on peut la trouver. Est-ce qu'il y a quelque chose de quelques grammes plus léger ? C'est un peu mon obsession. Et oui, il y a quelques années, sur le canapé en hiver en comparant des parapentes, j'ai vu à quel point c'était pénible de comparer les choses. Que ce soit les envergures, les allongements, les poids. De pouvoir filtrer tout ça pour savoir comment arriver à l'objet de mon choix ou comment trouver la pièce qui est la meilleure.

[00:40:29] Et là, je me suis dit que ce serait sympa de pouvoir comparer vraiment tout ça en quelques clics, des trucs comme l'allongement, le poids de l'aile, et tout ça. Et c'est comme ça que notre Parafinder est né. Enfin, avec Uli et Chris Gross, qui a le savoir-faire technique côté logiciel. On a créé une plateforme où toutes les ailes actuelles, mais pas seulement les actuelles, aussi les modèles précédents et même plus anciens, sont simplement dedans. Et où on peut comparer les ailes entre elles de manière très simple. Mais pas seulement les comparer, mais vraiment choisir, en disant : OK, je cherche une aile pour le Hike & Fly.

[00:41:17] Au maximum, je veux une aile de classe C et un poids maximal de 3,5 kilos. Dis-moi, qu'est-ce qu'il y a sur le marché ? Et tout ça pour mon poids corporel. Et là, on peut réduire la sélection, ou plutôt les modèles affichés, de manière très pratique, on peut super bien les comparer et on trouve assez rapidement une aile adaptée.

[00:41:41] **Lucian Haas:** Modèle. Ça veut dire que Parafinder est en gros une énorme base de données d'équipements avec une bonne fonction de filtrage, grosso modo.

[00:41:48] **Tomy Hofbauer:** Oui, exactement. Alors, je peux filtrer de manière classique, comme sur les portails habituels bien sûr, en appliquant tous les filtres possibles. Mais je peux aussi faire confiance à notre savoir-faire en disant : d'accord, montre-moi une aile Acro ou montre-moi simplement toutes les ailes Flare, et on sélectionne ensuite pour l'utilisateur ce qui existe sur le marché.

[00:42:11] **Lucian Haas:** Tu as décrit un peu ta motivation de départ, mais c'est quelque chose de petit que l'on fait pour soi. Là, vous avez créé une base de données énorme. Il faut d'abord que toutes les données y soient intégrées. Quelqu'un doit tout saisir et tout le reste, c'est probablement un travail colossal comme ça. Et pour autant, autant que je peux le voir de l'extérieur, vous n'en tirez pas d'argent. Alors, quelle est la motivation pour y consacrer autant de temps ?

[00:42:37] **Tomy Hofbauer:** Oui, c'est exact. On ne gagne pas d'argent. Bien sûr, à un moment donné, on aimerait pouvoir au moins couvrir les frais de fonctionnement. Mais pour nous trois, la motivation était vraiment... on est tous les trois des passionnés d'aviation. On était tous convaincus par l'idée dès le début. Que ça marcherait, que ça serait bien



accueilli. Et la motivation vient simplement de jolis e-mails d'utilisateurs qui posent peut-être une question ou disent juste que c'est cool et super. Mais aussi avec des conseils, où ils disent : « cette aile, je la classerais différemment ». On a nos propres paramètres internes, donc une classification dans les différentes catégories aussi, où on regarde simplement ça et on réajuste à nouveau.

[00:43:25] C'est notre motivation. Comment obtenez-vous toutes ces données ? En partie par les fabricants, mais très souvent de manière tout à fait classique via la page d'accueil quand une aile sort. On a déjà notre propre algorithme pour tout aspirer sur les portails, au plus tard toutes les une ou deux semaines. Parmi d'autres, tu es là-dessus : qu'est-ce qu'il y a de nouveau sur le marché des ailes ? Et si c'est écrit que le QR2 du PGD est nouveau sur le marché, ça va sur notre liste de tâches et c'est au tour d'Uli. Elle saisit toutes les données dans notre base de données. Ensuite, il y a une nouvelle mise à jour de Chris et les ailes sont dedans. Je pense qu'on est très, très complets et tout à fait proches du temps réel.

[00:44:16] Donc pas quelques mois plus tard qu'une aile est enregistrée, mais dès qu'elle est sur le marché, dès qu'il y a des données, elle est chez nous. Maintenant, vous avez

[00:44:24] **Lucian Haas:** vous avez fait une grosse mise à jour récemment et vous avez en gros ajouté une sorte de base de données de marché de l'occasion par-dessus. Comment ça fonctionne ? Oui,

[00:44:36] **Tomy Hofbauer:** On avait déjà une base de données d'occasion dès le début, donc là où nos utilisateurs peuvent mettre des ailes gratuitement. La différence avec une autre base de données d'occasion, c'est que nous connaissons déjà toutes les données de l'aile en arrière-plan. Ça veut dire que si tu veux vendre une aile maintenant, disons que c'est une Novamento 4, ça m'a toujours dérangé dans les annonces, il y a écrit Novamento, peu de vols et le prix est de tel ou tel montant. Ouais, en tant qu'acheteur, je ne peux rien faire avec ça. Il y a au moins trois questions que je me pose, parce que je veux savoir ça, je veux savoir ça et je veux savoir ça. Chez nous, c'est différent. Chez nous, l'utilisateur dit juste : je sais juste que j'ai une Novamento 4, elle est au sous-sol et en fait, je n'en ai plus besoin.

[00:45:22] Et il saisit aussi Novamento 4 et nous importons automatiquement toutes les données de notre base de données. Cela signifie que nous avons une aile complète dans le système et que celui qui veut l'acheter est immédiatement informé sur l'aile : la plage de poids, le poids, l'allongement. Le client ou le vendeur n'a plus qu'à saisir son prix souhaité. Pour le prix souhaité, nous affichons automatiquement si c'est un bon prix, un prix juste, s'il est bon marché. C'est aussi pour le vendeur. On peut voir où il se situe avec son prix. Est-ce réaliste ? Est-ce conforme au marché ? Oui, et il publie son aile. Et la nouveauté maintenant, nous avons essayé, à partir d'autres bourses de parapente existantes, de simplement y prendre les modèles

[00:46:13] pour les présenter selon notre modèle. Ça veut dire qu'on voit tout de suite sur les annonces, si je tape par exemple, on cherche n'importe quelle aile, pour un modèle d'aile c'est généralement le cas, que je peux presque choisir la couleur, parce que j'en ai déjà tellement dans la base. C'est vraiment un gros plus maintenant. Et on voit aussi d'où ça vient, si c'est une aile Quelle ou une THV. Et ensuite, j'ai toutes les données de l'aile avec le texte que le vendeur a écrit. Mais si je veux contacter le vendeur, alors je tombe bien sûr, comme c'est lié, sur l'annonce U. Ça, on ne veut évidemment pas changer du tout, et on peut prendre contact avec le vendeur là-bas.

[00:46:59] Et on a intégré trois bourses pour l'instant, mais on pourrait théoriquement en ajouter beaucoup, beaucoup plus, avec relativement peu d'efforts, même à l'étranger, mais il y en aura encore pas mal à venir.

[00:47:15] **Lucian Haas:** Comment ça marche techniquement ? Donc votre système, PowerFinder, scanne en quelque sorte le marché de l'occasion du DHV ? Et quand une nouvelle annonce arrive, PowerFinder la lit automatiquement, récupère les données qui s'y trouvent, et si c'est écrit Mentor 4S ou quelque chose comme ça, ça va dans votre base de données. Et là, je peux voir, d'accord, je cherche un Mentor 4 ou quoi que ce soit, et cette annonce apparaît chez vous. Et si je dis que je veux plus d'infos, je suis alors redirigé vers le marché de l'occasion du DHV, en quelque sorte.

[00:47:50] **Tomy Hofbauer:** Exactement, on est redirigé. L'objectif était simplement d'offrir un confort à l'utilisateur, pour qu'il n'ait pas à parcourir trois, quatre ou cinq différentes bourses pour voir si son aile recherchée est proposée quelque part, mais qu'elle soit affichée chez nous de manière automatisée, peu importe où elle est mise en ligne. Donc, théoriquement, peu importe si je la publie sur le forum DHV ou directement chez nous, l'avantage pour un utilisateur qui cherche une aile, si elle est publiée chez nous bien sûr, c'est que les coordonnées du vendeur sont déjà enregistrées

directement chez nous. On s'épargne donc ce renvoi vers l'annonce originale, mais on a un super aperçu avec l'ensemble des données pour l'aile, ce qu'on n'a évidemment pas dans l'annonce originale.

[00:48:47] Il n'y a que Nova Mentor 4 et le prix. Et peut-être quelques phrases du vendeur.

[00:48:54] **Lucian Haas:** Est-ce que votre système scanne aussi les autres de cette manière pour qu'il reconnaisse immédiatement, ah, l'aile a été retirée de la base de données originale du DHV ou de Willhaben et ainsi de suite, qu'elle est maintenant vendue, pour que ça soit immédiatement supprimé chez vous ? Ou est-il possible que des annonces lues une fois soient encore dans votre système, alors qu'au final, elles sont déjà parties depuis longtemps ?

[00:49:14] **Tomy Hofbauer:** Non, ça fait longtemps que ça n'existe plus. Ça est lu quotidiennement. Il faut que tu demandes à Christian. C'est le génie du logiciel derrière tout ça. Mais au moins deux fois par jour, c'est lu. On a, donc même avant Parafinder, l'IA n'a pas été durcie. Donc, ce sont évidemment vraiment des centaines d'annonces par jour. Donc, ce serait normalement, enfin, après avoir tout fait de manière amateur, donc on n'a tout simplement pas le temps de contrôler chaque aile, mais c'est en fait... une IA très sophistiquée qui s'en occupe désormais. Et avec, je crois qu'on est maintenant à 98 % des annonces qui sont reconnues et prises en charge de manière entièrement automatique.

[00:50:01] Donc, seulement deux pour cent des annonces doivent encore être vérifiées manuellement et peut-être corrigées.

[00:50:08] **Lucian Haas:** Et qu'en est-il des autres équipements ? Par exemple, qu'en est-il des sellettes ? Qu'en est-il des secours ?

[00:50:14] **Tomy Hofbauer:** C'est sur quoi qu'on travaille en ce moment. Ça va être la prochaine très, très grosse mise à jour. On va peut-être même réussir à lancer les deux ensemble. Donc d'abord la base de données des équipements et le parapente. Il y a encore quelques défis là-dessus, on est en train de chercher comment on va faire. Par exemple, qu'est-ce qui se passe si quelqu'un met en vente un kit complet ? Où est-ce que ça va s'afficher ? Est-ce que ça s'affiche dans les ailes ? Dans les secours ? Dans la sellette ou comme un kit ou en plus comme un kit ? C'est le genre de truc sur lequel on est en train de réfléchir pour trouver une solution. Mais sinon, il y aura la nouvelle base de données des équipements. Et je pense que ça pourrait être vraiment, vraiment super cool.

[00:51:02] Parce que comparer des ailes, c'est une chose. Il existe des sites plus anciens qui ont été super bien faits, mais qui ne sont plus maintenus, parce qu'on peut au moins encore comparer les anciens modèles de parapente et avoir des données. Je ne pense pas que ce soit sous la forme dans laquelle nous le faisons, mais il existe des endroits où il y a ça. Mais pour les sellettes, je ne pense pas qu'il y en ait du tout. Et là, je pense que ça pourrait être vraiment cool, quand je dis, ok, soit je fais une recherche par filtres normale sur toutes les sellettes et je me limite simplement à ce que je veux. Soit je dis simplement, ok, Parafinder cherche pour moi toutes les sellettes Bot sous 3,4 kilos, qui ont un protecteur gonflable comme protecteur et une certification.

[00:51:47] Tout d'un coup. Je pense que c'est une aide énorme pour certains qui sont à la recherche de

[00:51:54] **Lucian Haas:** Équipement. Ça va devenir vraiment complexe si je m'imagine, d'accord, si tu prends les sellettes les plus récentes, pour lesquelles les données sont parfois disponibles sur les sites web. Mais justement sur le marché des sellettes, il y en a beaucoup où tu peux dire : je peux encore vendre et voler avec une sellette qui a cinq ans. Et elles sont toujours bonnes et ont peut-être été un peu améliorées, mais les anciennes fonctionnent encore de la même manière. Mais ces données ne sont souvent plus trouvables directement sur le net. Comment comptez-vous vous y prendre ? Vous contactez les fabricants ?

[00:52:24] **Tomy Hofbauer:** S'il s'agit de modèles vraiment importants ou de fabricants bien implantés sur le marché, on contacte directement les fabricants. Entre-temps, ça fonctionne plutôt bien parce que les fabricants connaissent notre site et, je crois, ne sont pas mécontents de voir leurs produits y être présentés. Même si on n'a pas de visibilité sur le fait qu'ils y sont ou non. On doit les mettre en œuvre. L'important, c'est qu'on soit complets et exhaustifs. C'est comme ça qu'on procède. Mais pour les sellettes, ce sera évidemment ainsi. L'important, ce sont d'abord les nouveaux appareils, qu'ils soient incomparables dans la base, parce que c'est ce que le client peut acheter. Après, la maintenance de la base de données des sellettes dure déjà depuis le début, depuis deux ans. En fait, j'ai déjà en partie la deuxième génération de

sellettes dans la base, mais elles ne me servent pas encore.

[00:53:12] Ça veut dire que maintenant, on a déjà les nouveaux appareils. Quoi ? Genre pour X-Arps les nouveaux sellettes, les sellettes plus légères, je ne sais pas. Ou de nouveaux fabricants comme Bogdanfly et ainsi de suite avec actuellement le Pizzarace et le X-Race, qu'on a déjà dedans. Mais aussi les plus anciens. Et pour la vente, tu as raison, bien sûr. On a un problème parce qu'on n'a pas accès à chaque fiche technique pour les sellettes plus anciennes. Mais il y a quand même la possibilité que le vendeur dise : « OK, ça, au moins il le sait. J'ai un sellette Bot. Comme protecteur, j'ai de la mousse et ainsi de suite. » Alors, il y a au moins sur le marché de l'occasion aussi pour les modèles plus anciens, où on n'a peut-être pas une fiche technique complète. On parle là de modèles qui ont plus de quatre, cinq, six ou sept ans.

[00:54:00] Alors, on a au moins cette possibilité de filtrage, où je peux dire : d'accord, montre-moi tous les sellettes de départ. On a toujours ça. La question est alors de savoir combien de modèles et d'articles il y a, pour savoir si c'est encore nécessaire, s'il y a vraiment besoin d'avoir des jeux de données plus précis pour les anciens. Sinon, on pourrait aussi hésiter à contacter les fabricants pour obtenir les jeux de données complets des anciens sellettes, si c'est nécessaire.

[00:54:31] **Lucian Haas:** Je vois toujours que c'est énorme comme travail, ou je me demande toujours : comment pourriez-vous gagner de l'argent avec un truc pareil un jour ? Ou est-ce que ce n'est même pas l'objectif au final ?

[00:54:44] Pour

[00:54:44] **Tomy Hofbauer:** Début ? Oui. Non, enfin, l'objectif, c'est comme pour presque tout ce que je fais, ça marche le mieux pour moi quand l'objectif au début n'est pas une obligation, c'est-à-dire que tu dois le faire maintenant, mais quand ça vient de moi, que je le fais. Et si je suis convaincu pour moi que c'est une super chose, alors le fait de gagner de l'argent ou de pouvoir en gagner, en fait, passe relativement loin derrière. Oui, et c'est toujours relativement loin derrière. Bien sûr, ce serait sympa. Mais ce qu'on ne veut absolument pas, et on est tous les trois, Chris, Uli et moi, tout à fait d'accord là-dessus, c'est que pour l'utilisateur de Joffin, ça devrait rester gratuit en tout cas. Bien sûr, ce serait sympa si on pouvait obtenir une petite somme de la part des fabricants pour l'existence de la base de données, pour les comparaisons et tout ça.

[00:55:37] Mais on n'a pas encore de solution pour ça. Mais comme je l'ai dit, ce n'est pas un problème. C'est une priorité parce que pour nous, il n'y a pas de

[00:55:46] **Lucian Haas:** Priorité est. Quand on voit tout ça, tu organises les Border Races, tu mets beaucoup de travail avec tes collègues dans ce Parafinder et tout ça. C'est quoi pour toi la motivation, de t'engager aussi fort pour cette scène du parapente ? Tu pourrais aussi simplement aller voler pour toi tout seul. Alors qu'est-ce qui te pousse à te dire que tu veux apporter quelque chose aux autres, rendre quelque chose, peu importe ?

[00:56:13] **Tomy Hofbauer:** Oui.

[00:56:16] C'est probablement pour ça que je vole depuis 36 ans, pourquoi j'aime voler chaque jour et pourquoi j'ai toujours de nouveaux projets et des idées : parce que j'aime simplement le faire et parce que j'aime aussi partager des choses et redonner aux autres.

[00:56:34] **Lucian Haas:** Quels sont tes nouveaux projets, ou est-ce que tu en as déjà d'autres en préparation ?

[00:56:39] **Tomy Hofbauer:** Nouveaux projets, alors là, je suis un peu comme la jeune fille à la mariée. Au sein de l'Aeroclub, j'ai eu l'honneur d'être nommé responsable de tous les sujets liés au Hike & Fly. Et un nouveau projet est né, notamment parce qu'il ne s'agit pas seulement de la scène de compétition, mais aussi, d'après ce que je vois ces derniers temps, personnellement et lors de discussions avec d'autres pilotes, cela devient de plus en plus des projets plus importants. Des points de friction plus importants pour le Hike & Fly. Donc, mots-clés : propriétaires fonciers, fermiers de chasse, différentes communautés d'intérêts qui ne sont pas forcément ravies quand des pilotes décollent d'une manière ou d'une autre.

[00:57:29] Et là, au sein du club aéronautique, j'ai été nommé responsable de tout ce qui touche au Hike & Fly. Et un nouveau projet est né : il ne s'agit pas seulement de la scène compétitive, mais d'après ce que je vois ces derniers temps,

aussi personnellement et à travers mes discussions avec d'autres pilotes, cela devient de plus en plus des projets d'envergure. Des points de friction plus importants pour le Hike & Fly. Je parle ici des propriétaires fonciers, des exploitants de chasse, de différentes communautés d'intérêts qui ne sont pas forcément ravis quand des pilotes décollent. Si je prends cela en compte, tout va bien. Cela inclut, de mon point de vue, un code de conduite pour le Hike & Fly. Cela signifie que ce n'est pas parce que nous avons le privilège de pouvoir voler presque partout que l'on doit, je ne sais pas, communiquer de cette façon avec les propriétaires fonciers et tout le reste ; ça ne fonctionne que si on le fait ensemble. Et je pense que c'est important, et je vois cela comme une grande mission de cette initiative. Il y a plusieurs Hike & Flyers passionnés qui y participent. Et oui, c'est notre... pour l'instant, je suis actuellement... Et là, au sein du club aéronautique, nous avons lancé une initiative pour réfléchir justement aux zones de vol, aux zones de Hike & Fly, enfin, pas officiellement, mais comment pouvons-nous les protéger ? Comment pouvons-nous aussi le faire ensemble, avec tous les groupes d'intérêts, donc avec la chasse, avec l'office du tourisme et tout le reste. Et simplement créer des projets pilotes avec certaines zones que l'on pourrait ensuite copier-coller dans d'autres régions s'il y a des problèmes. Souvent, les problèmes sont vraiment auto-infligés. On le voit à certains endroits, dans certains coins, il aide vraiment souvent d'avoir une discussion explicative avec le propriétaire foncier et là, on se dit : ah, d'accord, c'était pour une brouille en fait.

[00:58:22] Si je prends cela en compte, tout va bien. Pour moi, cela implique un code de conduite Hike & Fly. Cela signifie que ce n'est pas parce que nous avons le privilège de pouvoir voler presque partout que l'on doit, je ne sais pas, communiquer de cette manière avec les propriétaires fonciers et tout le reste, mais cela ne se fait qu'avec eux. Et je pense que c'est important, et je vois cela comme une grande mission de cette initiative. Il y a plusieurs passionnés de Hike & Fly qui participent. Et oui, c'est notre... pour le moment, je suis actuellement...

[00:59:03] **Lucian Haas:** et nouveaux venus. Eh bien, la scène du parapente ou très nombreux parapentistes, je dirais, c'est,

[00:59:11] D'un point de vue fondamental, il y a beaucoup d'individualistes parmi eux. Ils se disent : « Je fais ma chose, je vais à la montagne quand je veux, je vais sur cette montagne. » Et un truc comme un code, où on respecterait des règles ensemble, ce n'est peut-être pas si facile de les convaincre tous. Comment voulez-vous faire ? Enfin, comment ça va fonctionner avec un tel code, pour que les gens disent vraiment : « Je vais aussi mettre ça sur mon étendard » ?

[00:59:40] On a là

[00:59:41] **Tomy Hofbauer:** maintenant, oui. Alors, on a déjà une structure de base avec une dizaine de règles de conduite à l'intérieur, qui seront bien sûr encore affinées. Mais il n'y a rien dedans qui puisse paraître complètement étrange pour un être humain normal, genre, "oh, je ne peux absolument pas faire ça, ça me dégoûte". Ça concerne le camping. Ça concerne les déchets. Ça concerne la préparation : comment je me prépare ? Ça concerne les questions de sécurité. Ça concerne ce que je fais si je rencontre un propriétaire terrien, comment je me comporte avec lui ? Mais aussi, bien sûr, les connaissances de base correspondantes. C'est-à-dire : qu'est-ce qui est autorisé en principe ? Qu'est-ce qu'on a le droit de faire ? Qu'est-ce qu'on n'a pas le droit de faire ? Parce qu'il y a de très grandes différences entre l'Allemagne et l'Autriche à ce sujet.

[01:00:31] Chez nous, en principe, le bivouac est autorisé partout avec l'accord du propriétaire du terrain. Chez vous, c'est en principe interdit partout, sauf sur les sites de départ officiels. Donc, très globalement. Mais il reste bien sûr pas mal de choses juridiquement floues. Et dans le code de conduite, il est précisé que, par exemple, s'il y a une zone de chasse ou une réserve naturelle, il faut simplement les respecter. Ce sont des choses sur lesquelles un pilote responsable dira : « Oui, en fait, ça a tout à fait du sens. » On ne veut rien interdire avec ça, on veut juste que cette belle pratique du parapente, du Hike and Fly, soit possible encore pendant de nombreuses années et qu'on soit simplement acceptés.

[01:01:25] Chez nous, par exemple, l'Alpine Club est un bon exemple. D'après moi, il a eu des problèmes similaires. Mais pas avec la randonnée. Là, le droit de passage est relativement clair : qui peut faire quoi, quand, et quels chemins sont accessibles. Mais les nouveaux sports, comme le VTT, et surtout avec l'arrivée des vélos électriques, ou encore le ski de randonnée, ont été un énorme défi pour l'Alpine Club. Parce que ce sont aussi des sportifs qui appartiennent au club, mais ils étaient d'une certaine manière laissés de côté. Et l'Alpine Club a relativement bien résolu ça. Notamment avec des choses similaires, comme un code de conduite : que dois-je faire, qu'est-ce qui est interdit.

[01:02:10] Et c'est désormais, du moins en Autriche, j'ai l'impression, mieux réglementé pour ce qui est du ski de randonnée et aussi du VTT, du moins dans certaines parties. Et ce qui ne passe pas, selon moi, c'est de dire : « OK, vous n'avez plus le droit de partir nulle part ». Et si on demande : « Pourquoi je ne peux pas partir là-haut ? Il y a 50 randonneurs sur cette immense prairie par une belle journée. Pourquoi je ne peux pas partir ? Parce que c'est comme ça. » Eh bien, d'un point de vue personnel, ce n'est évidemment pas acceptable. Il faut donc qu'il y ait des discussions. Et plus tôt ces discussions auront lieu, moins les positions se durciront et plus vite nous trouverons des solutions avec lesquelles tout le monde pourra vivre en harmonie. Et c'est en fait ça, l'objectif.

[01:02:56] Et malheureusement, bien sûr, si certains se foutent de tout et disent : « Je m'en fiche complètement, je fais ce que je veux », alors tout le monde en subira les conséquences quand tout sera de plus en plus interdit.

[01:03:14] **Lucian Haas:** Bien. Alors, on espère que des initiatives comme un code Hike-and-Fly trouveront une large acceptation dans la scène. Que les gens prennent en compte les règles ou les recommandations qui y sont inscrites. C'est super que tu travailles sur ce genre de projet, que tu y collabores et que tu le fais avancer. Tommy, globalement, c'est intéressant de voir où tu te déplaces, que ce soit dans l'histoire mondiale ou dans les régions du monde où tu vas voler partout, mais aussi thématiquement, avec ce que tu apportes au monde du parapente en général. Merci beaucoup pour ton récit et merci pour tout ton engagement. Merci Lucian, à toi aussi. À bientôt.

[01:04:02] Si l'épisode vous a plu, n'hésitez pas à en parler à vos amis pilotes. Et si vous connaissez quelqu'un qui pourrait être un invité intéressant pour Podz-Glitz, dites-le-moi. Je suis toujours à la recherche d'histoires intéressantes sur l'univers du parapente. Envoyez-moi simplement un e-mail à

[01:04:26] Tu peux abonner Podz-Glitz sur toutes les plateformes de podcast habituelles. Je mets en ligne un nouvel épisode tous les 14 jours. Si tu ne veux pas attendre si longtemps, n'hésite pas à fouiller dans les archives. On y trouve déjà environ 160 heures de conversations passionnantes sur l'univers du parapente. En tant que journaliste indépendant, j'investis beaucoup de temps, de travail et aussi des frais dans Podz-Glitz et Blueglides. Pour que je puisse continuer à le faire de manière aussi professionnelle, indépendante et sans publicité, j'ai besoin de ton soutien. Sur mon site [blueglides.blogspot.com](http://blueglides.blogspot.com), il y a la page Fördern. Tu y trouveras toutes les infos et les liens nécessaires pour me donner un coup de main financièrement. En tant que contributeur, tu es libre de choisir le montant que tu souhaites donner.

[01:05:13] Si vous hésitez, je vous suggère, sans engagement, 60 euros par an. Cela ne revient qu'à 5 euros par mois. Je pense que c'est une offre très juste pour autant d'informations actuelles et approfondies, ainsi que de divertissement autour du plus beau loisir au monde. Je remercie tous les contributeurs. À bientôt. Prenez soin de vous et profitez de la liberté. Ciao.