

Ad nubes

Podz-Glidz 176 — Oliver Thomae

Published	2025-12-19
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-176-ad-nubes-oliver
Duration	00:47:12
Speakers	Lucian Haas, Oliver Thomae
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0176-ad-nubes-oliver-thomae.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	13 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	14
Show notes	14
Transcript	15
Français	25
Show notes	25
Transcript	26

Deutsch

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

Show notes

Oliver Thomä greift auf seinem Blog Adnubes.info Fliegerthemen auf, die wichtig, aber nicht unbedingt „sexy“ sind. Was treibt ihn an?

Viele Gleitschirmpiloten haben das Bedürfnis, nicht einfach nur fliegen zu gehen. Die Fliegerei zieht sie so in den Bann, dass sie auch sonst einen beachtlichen Teil ihrer Freizeit in ihr Hobby investieren. Und manchmal kommt das dann auch anderen zugute. Youtube-Videos oder Vorträge vor Vereinskameraden zum Beispiel liefern viel Anschauungsmaterial, um sich weiterzubilden.

Oliver Thomä hat für seine Aktivitäten in dieser Richtung eine besondere Form gewählt. Er betreibt seit fünf Jahren einen eigenen Gleitschirmblog: Adnubes.info. Wer darauf herumstöbert wird schnell feststellen: Oliver geht es nicht darum, sich als Helden der Lüfte darzustellen.

Vielmehr greift er auch Themen auf, die für uns Flieger zwar wichtig sind zu verstehen, aber eher sperrig und trocken erscheinen. Darunter die Gefahren von Stromleitungen, das Abrufen von Notams, das Luftrecht oder Tipps und Tricks für XCTrack.

Was ihn dabei antreibt? Das erzählt der 59-jährige in dieser Episode von Podz-Glitz.

Wenn Du Podz-Glitz und den Blog Lu-Glitz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter: <https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musik dieser Folge:

Track: Cosmetic Cosmos | Künstler: Verified Picasso

Youtube Audio Library

https://www.youtube.com/watch?v=fSGbAmj_2dg

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 Oliver Thomä

- Blog Adnubes: <https://adnubes.info>
- Instagram: <https://www.instagram.com/adnubes.info/>
- Youtube-Kanal: <https://www.youtube.com/@AdNubes>

- XC Track Basis-Webinar: <https://www.youtube.com/watch?v=yO2QLZW1pOo>

Transcript

[00:00:02] **Oliver Thoma**: Wenn ich ein Sendungsbewusstsein hätte, dann wäre ich ja, sag ich mal so, der normale Instagram -Blogger, der irgendwelche Freizeitaktivitäten dann auf Foto oder Video festhält. Mich interessieren eher so die Hintergründe. Ad Astra heißt ja zu den Sternen. Wir wollen ja, wir streben ja immer an, zu den Wolken fliegen zu wollen. Und da hab ich gedacht, okay, dann nenn ich meinen Blog Ad Nubis.

[00:00:41] **Lucian Haas**: Podz-Glidz, der Lu-Glidz -Podcast.

[00:00:45] **Oliver Thoma**: Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:49] **Lucian Haas**: Heute mit Oliver Thome. Und ich bin Lucian Haas.

[00:00:56] Viele Gleitschirmpiloten haben das Bedürfnis, nicht einfach nur fliegen zu gehen. Die Fliegerei zieht sie so in den Bann, dass sie auch sonst einen beachtlichen Teil ihrer Freizeit in ihr Hobby investieren. Und manchmal kommt das dann auch anderen zugute. YouTube -Videos oder Vorträge vor Vereinskameraden zum Beispiel liefern viel Anschauungsmaterial, um sich weiterzubilden. Oliver Thome hat für seine Aktivitäten in dieser Richtung eine besondere Form gewählt. Er betreibt einen eigenen Gleitschirm-Blog Ad Nubis.info. Wer darauf herumstöbert, wird schnell feststellen, Oliver geht es nicht darum, sich als Helden der Lüfte darzustellen. Vielmehr greift er auch Themen auf, die für uns Flieger zwar wichtig sind zu verstehen, aber eher sperrig und trocken erscheinen.

[00:01:41] Darunter die Gefahren von Stromleitungen, das Abrufen von Notarms, das Luftrecht oder Tipps und Tricks. Was ihn dabei antreibt, das erzählt der 59 -Jährige in dieser Episode von Podz-Glidz. Solche besonderen Gespräche kann ich dir in Podz-Glidz übrigens nur präsentieren, weil es Förderer gibt, die meine Arbeit an Podcast und Blog finanziell unterstützen. Sei auch du mit dabei. Alle nötigen Infos findest du im Gleitschirm-Blog Lu-Glidz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:02:14] Oliver, bist du schon mal in eine Stromleitung geflogen? Nein, zum Glück noch nicht. Hast du schon jemand gesehen, der mal wo reingeflogen ist? Nein, habe ich live auch noch nicht miterlebt, zum Glück. Aber jetzt hast du schon mehrfach mal über diese Gefahren geschrieben, die von Freileitungen ausgehen. Wie groß ist dein Respekt, wenn du Freileitungen siehst? Einen

[00:02:37] **Oliver Thoma**: riesen Respekt habe ich vor den Freileitungen. Das ist halt das Gefahrenpotenzial, was von Freileitungen ausgeht, ist ungleich höher wie von normalen Transportseilen. Und von daher habe ich da einen hohen Respekt davor.

[00:02:52] **Lucian Haas**: Nun gibt es ja verschiedene Arten von Freileitungen. Welche würdest du denn so als die gefährlichsten einschätzen tatsächlich?

[00:03:00] **Oliver Thoma**: Ja, das ist gar nicht so einfach zu beantworten, weil ich sage mal, alles ab Mittelspannung und höher ist gleich tödlich für uns Menschen. Da macht es eigentlich kaum einen Unterschied, ob man jetzt an 10 kV hängt oder an 380 kV.

[00:03:15] **Lucian Haas**: Das heißt, wenn da einmal Strom durch unseren Körper durchfließt, sind wir gegrillt, wie man das so schön sagt.

[00:03:21] **Oliver Thoma**: Also die Wahrscheinlichkeit ist relativ hoch, ja. Also wenn man zwischen zwei Außenleitungen gerät, also zwischen zwei Seilen, dann ist es eigentlich unerheblich, ob man jetzt an 10 kV oder an 380 kV hängt.

[00:03:35] Bei Mittelspannungsfreileitungen ist das Problem, dass der Abstand relativ gering ist, den man leicht mit unserem Körper überbrücken kann. Also ist eigentlich das Gefahrenpotenzial da höher, wie bei einer Hoch - oder Höchstspannungsfreileitung, wo die Abstände größer sind. Die so groß sind im Regelfall, dass wir die nicht mit unserem Körper überbrücken können. Von daher ist eigentlich das Gefahrenpotenzial bei Mittelspannungsfreileitungen größer. Und die sind halt auch da, wo wir gerne landen wollen, gehen die halt zu oft kreuz und quer über die Felder hinweg.

Und von daher sind Freileitungen, Mittelspannungsfreileitungen auf jeden Fall gefährlicher.

[00:04:12] **Lucian Haas:** Ich meine diese Hochspannungsfreileitungen, die sieht man ja auch wahrscheinlich in der Regel deutlich besser einfach. Allein weil die Masten schon so viel größer sind und man sie massiver quasi deswegen in der Landschaft verfolgen kann. Und diese Mittelspannungsleitungen, die sind ein bisschen niedriger noch und sowas, die sieht man vielleicht auch manchmal eher später oder so. Also allein von daher ist es schwieriger.

[00:04:33] **Oliver Thomae:** Da ist die Antwort auch nicht so eindeutig, weil bei Hoch - oder Höchstspannung sind halt die Abständen wesentlich größer. Und bei Mittelspannung sind sie halt wesentlich geringer. Von daher kann man das auch da nicht so eindeutig beantworten.

[00:04:48] **Lucian Haas:** Nun, ich weiß, dass du bei einem Energieversorger arbeitest. Ja.

[00:04:56] Allein mit diesem Hintergrund, den du von daher hast. Wie sollte man denn reagieren, wenn man, ich sag mal jetzt nicht selbst, da ist man vielleicht schon gegrillt oder sowas, aber wenn man sieht, dass jemand in eine Stromleitung fliegt. Und man sieht, der hängt, okay, der hängt nicht über alles Mögliche drüber und da fließt schon der Strom durch den Typen durch, aber der hängt jetzt über eine Leitung drüber und so. Was kann man denn dann machen überhaupt? Sollte man dann zu dem hinlaufen und den da runterreißen oder was sollte man tun? Genau, das

[00:05:23] **Oliver Thomae:** sollte man nicht machen. Man sollte wirklich einen großen Abstand dazu halten, auch wenn es jetzt normal ist. Der natürliche Reflex ist natürlich, wenn jemand in Gefahr ist, versucht man, dem zu helfen. Aber in diesem Fall sollte man wirklich Abstand halten zu dem Verunfallten. Man sollte versuchen, die Polizei anzurufen. Es nützt auch wahrscheinlich wenig, den Energieversorger direkt anzurufen. Da hat man ja im Regelfall sowieso nicht die Telefonnummer. Also die Polizei anrufen und den Fall schildern und die müssen halt mit dem Energieversorger dann Verbindung aufnehmen, um die Freileitung freizuschalten. Aber auf keinen Fall, auch selbst wenn es so aussieht, als ob kein Strom fließt, würde ich auf keinen Fall da in die Nähe gehen.

[00:06:09] Einfach abwarten, bis die Rettungskräfte

[00:06:12] **Lucian Haas:** da sind und warten. Aber ist es denn nicht so, wenn da jemand reinfliegt, dass dann automatisch quasi irgendwo schon die Sicherung rausfliegt? Ja, man

[00:06:21] **Oliver Thomae:** kann sich das schon vorstellen wie bei einem Zuhause, dass da irgendwo Automaten sind, die dann normalerweise die Fehlerstelle freischalten. Aber da ist es auch wiederum nicht ganz so einfach. Es ist durchaus möglich, denkbar, dass der Fehler nicht erkannt wird und dass die Fehlerstelle nicht freigeschaltet wird. Es hängt auch immer so ein bisschen von der Situation ab, ob man einen Erdschluss erzeugt hat oder ob

[00:06:44] **Lucian Haas:** man zwischen zwei... Erdschluss heißt, ich stehe schon am Boden und mein Schirm hängt vielleicht noch oben und dann kann Strom von der Leitung in die Erde reinfließen. Das ist Erdschluss? Genau, das ist Erdschluss. Da

[00:06:55] **Oliver Thomae:** ist das so gemacht, das Ganze ist ja auf Versorgungssicherheit ausgelegt und nicht auf Personensicherheit. Also man möchte ja den Verbraucher versorgen. Selbst wenn ein Ast oder sonst irgendwas in der Freileitung hängt, dann wird das nicht freigeschaltet, sondern der Strom wird, ich sag mal, minimiert. Der Hintergrund wäre jetzt ein bisschen zu kompliziert, das alles zu erläutern. Der Strom wird minimiert und es wird aber weiter versorgt. Es wird nicht freigeschaltet. Und das würde halt für den Piloten bedeuten, der da dran hängt, dass er weiter gegrillt wird. Das ist ja beim Erdschluss der Fall. Und selbst wenn man jetzt zwischen zwei Außenleiter hängt, also der Pilot hängt zwischen zwei Seilen,

[00:07:44] und da könnte es sein, dass nicht der Kurzschlussstrom erreicht wird, sondern der normale Betriebsstrom. Also für das Schutzgerät im nächsten Umspannwerk bedeutet das, er erkennt den Unterschied nicht zwischen einem Menschen und der normalen Betriebsstrom, Verbraucherstrom. Das heißt, er würde da nicht freischalten.

[00:08:05] **Lucian Haas:** Von mir, von außen betrachtet, ich habe keine Chance zu erkennen, ob da noch Strom drauf ist oder nicht. Das könnte ich nur fühlen, gewissermaßen. So

[00:08:14] **Oliver Thomae:** gewissermaßen, ja, richtig. Aber es gibt auch Maßnahmen. Ich hatte das in meinem Bericht erklärt. Es gibt auch, sag ich mal, wenn man in der Freileitung drin hängt und hat keinen Kontakt zum Masten oder zum Erdboden, gibt es schon Möglichkeiten, sich in eine sichere Position zu verbringen. Also dass man dann, normalerweise sollte man ja irgendwas dabei haben, wenn man eine Baumlandung macht, dass man sich sichern kann. Und da würde ich dann vorschlagen, wenn es die Möglichkeit gibt, sich an einem Seil zu verbinden, wichtig, an einem Seil sich zu verbinden, nicht irgendwie versuchen, sich noch zusätzlich am zweiten Seil in Kontakt aufzunehmen. Ja, genau, oder mit Masten oder mit Kontakt aufzunehmen, sondern wirklich zu versuchen, wenn man zum Beispiel zwischen zwei Masten in die Freileitung reingerauscht ist, sich da irgendwie fest zu befestigen.

[00:09:11] Und halt auch andere Personen bitten, nicht in die Nähe zu kommen und wirklich dann auf die Rettungskräfte zu warten, bis dann wirklich gesagt wird, auch vom Energieversorger bestätigt wird, dass die Freileitung freigeschaltet ist. Da werden dann wahrscheinlich dann Erdseile dann auch einlegen. Also es wird wahrscheinlich keine Rettungskraft hingehen und ich würde sagen, sich einfach auf eine Aussage verlassen von irgendjemand, sondern da wird wirklich eine Erdungsseile eingelegt und dann wird erst mit den Rettungsmaßnahmen begonnen werden.

[00:09:43] **Lucian Haas:** Das heißt, ist dann schon ziemlich aufwendig. Das heißt, so eine Rettung, wenn man da einmal wo drin hängt, das könnte schon Stunden dauern vielleicht. Mit allem, Abstimmung mit und Erdseile legen und sonstiges. Und die Rettung da legen und bis man da hinkommt und je nachdem, wie hoch man hängt, das ist dann richtig aufwendig vielleicht.

[00:10:01] **Oliver Thomae:** Davon kann man ausgehen, ja. Es ist schon aufwendig, wenn man aus einer Seilbahn gerettet wird oder Transportbahn. Das kann ja schon mehrere Stunden dauern und da würde ich sagen, da ist es noch aufwendiger.

[00:10:18] **Lucian Haas:** Sind denn diese Seile von diesen Mittel-, zumindest die Mittelspannung, bei den Hochspannungen könnte ich mir schon vorstellen, dass die so dick sind, dass das so fast eh nicht funktioniert. Ich weiß nicht, wie Seilbahnseile sind, aber bei diesen Mittelspannungsseilen, die da gespannt sind, können die einen Menschen wirklich tragen? Also kann man da dran hängen und die reißen nicht? Ich habe es noch nicht ausprobiert, aber ich würde sagen, ja, doch, das sollte ausreichend sein. Okay. Aber wenn die reißen, dann fällt man zu Boden und dann hängt ja die Seile im Grunde auch durch und dann läuft ja Strom wahrscheinlich durch die Erde durch. Was macht man dann?

[00:10:55] **Oliver Thomae:** Das ist auch das Gleiche, wie vorhin schon gesagt. Also einfach warten, bis wirklich bestätigt wird, die Freileitung ist freigeschaltet. Ich habe das vorhin versucht zu erläutern. Es gibt ja halt so ein Gerät, das dann versucht, den Stromfluss zu minimieren beim Erdschluss. Das ist ja für das Schutzgerät wie ein normaler Erdschluss. Wenn ein Seil runterfällt, der weiß das gar nicht im Prinzip.

[00:11:24] Wenn ein Seil einen direkten Erdkontakt hat, sondern er wird versuchen, den Stromfluss durch das Erdreich zu minimieren und wird weiter versorgen. Und da kommt ja noch die Problematik, also wenn es nicht freigeschaltet wird, dass man eine sogenannte Schrittspannung dann im Erdreich hat. Also wenn man wirklich mit großen Schritten zur Fehlerstelle fortschreitet, dann kann es natürlich auch zu Körperströmen kommen. Und das wäre dann unangenehm, sage ich mal. Zumindest mal unangenehm. Ich weiß nicht, ob es tödlich sogar sein

[00:11:58] **Lucian Haas:** könnte. Schrittspannung heißt, der Strom fließt quasi durch meinen einen Fuß rein und durch den anderen wieder raus. Und je größer ich den Schritt mache, desto größer ist die Spannung, die dann da durchfließen kann.

[00:12:10] **Oliver Thomae:** Das passiert auch beim Blitzeinschlag. Das ist natürlich relativ kurz beim Blitzeinschlag. Bei einer Freiladung kann das natürlich lebendig lang dauern. Also wenn da ein Erdschluss ist, je nach Konzept vom Energieversorger, das wird ja dann gemeldet an die Leitwarte. Da kommt eine Meldung und dann wird dann normalerweise gleich ein Entstörtrupp rausgeschickt. Aber das kann dann auch eine Stunde, ein, zwei Stunden dauern. Wenn das irgendwo in den Alpen ist, fernab von allem, kann das entsprechend lange dauern.

[00:12:45] **Lucian Haas:** Das heißt aber, wenn ich jetzt erstmal von außen betrachte. Wenn ich das jetzt beobachtet habe, da ist einer in eine Leitung reingeflogen, die ist jetzt gerissen, der ist damit runtergefallen. Die beiden Leitungen hängen am Boden, der liegt irgendwo dazwischen, ist wahrscheinlich verletzt und ich müsste ihn in irgendeiner Weise

versorgen. Aber da muss ich wirklich warten oder dann sollte ich wirklich warten, bis das ganze andere so geklärt ist, dass es abgeschaltet ist und gesichert ist. Weil ich sonst die Gefahr laufe, wenn ich dorthin laufe, ja mit Schrittspannung oder was auch immer, dann würde

[00:13:20] **Oliver Thomae:** ich das absolut so machen. Also auch als Insider jetzt in meinem Fall wäre ich ja äußerst vorsichtig. Aber es ist natürlich schwer, wenn ich da jemanden sehe, der schon schwer verletzt ist, Verbrennungen hat, da nicht hinzugehen und jammert. Das ist natürlich schon ein starkes Stück, aber eigene Sicherheit geht ja immer vor. Vor irgendwelchen Rettungsmaßnahmen ist ja in anderen Situationen auch so.

[00:13:51] Ich weiß natürlich auch nicht, wie ich reagieren würde, aber es ist

[00:13:57] **Lucian Haas:** empfehlenswert zu warten. Das ist keine schöne Vorstellung. Drehen wir noch das mal um. Ich bin jetzt wo reingeflogen, also ich selber bin reingeflogen. Hänge jetzt nicht oben, habe mich gesichert, sondern ich bin damit jetzt runtergefallen und bin jetzt irgendwo, da hängen diese beiden Strippen rechts und links irgendwo am Boden rum. Ich liege dazwischen, sitze vielleicht in meinem Gurtzeug drin, könnte mich vielleicht sogar, also ich merke, ich bin nicht verletzt. Sollte ich, also wenn ich merke, jetzt fließt kein Strom durch mich durch oder sowas, sollte ich einfach am besten sitzen bleiben trotzdem, wenn ich sehe, da sind die Freileitungen und ich telefoniere Hilfe herbei oder was mache ich dann?

[00:14:36] **Oliver Thomae:** Ja, ich würde Hilfe herbeiholen, genau, also anrufen und andere Piloten bitten, Abstand zu halten. Das würde ich empfehlen. Ja, einfach warten. Wenn ich nicht unmittelbar in Gefahr bin, würde ich einfach abwarten, bis da die Rettungskräfte bestätigen, jawohl, Spannung ist weg, freigeschaltet, sodass ich von der Fehlerquelle entferne.

[00:14:58] **Lucian Haas:** Wäre es nicht auch sinnvoll vielleicht, also wenn ich aufstehen kann und merke, jetzt passiert nichts, aber es gibt die Möglichkeit der Schrittspannung, dass ich so in Mini -Zentimeter -Schrittchen mich von dort wegbewege oder hüpfend oder mit so riesen Hüpfschritten versuchen da rauszukommen, dass ich immer nur ein Bein auf dem Boden habe?

[00:15:17] **Oliver Thomae:** Ja, kann man versuchen. Dann würde ich dann vielleicht, auch wenn ich jetzt, sage ich mal, kein Handyempfang habe, keine anderen Personen in der Nähe sind, würde ich das dann wahrscheinlich auch so machen wollen. Aber ansonsten gilt meine Empfehlung, abwarten und hittrinken sozusagen, also warten, bis da wirklich bestätigt wird, die Freileitung ist freigeschaltet.

[00:15:40] **Lucian Haas:** Dass ich auf dieses Thema Freileitung überhaupt mit dir gekommen bin, ist, weil ich es gelesen habe bei dir und du hast einen eigenen Blog, Abnubis heißt der, und da schreibst du über verschiedenste Themen rund ums Gleitschirmfliegen und auch über solche Themen wie die Gefahren von Freileitung und sowas. Wie bist du überhaupt erstmal auf diesen Namen Abnubis gekommen? Was heißt das? Ich

[00:16:03] **Oliver Thomae:** kann kein Lateinisch, aber es gab mal vor mehreren Jahren einen Kinofilm, Ad Astra hieß der, mit Brad Pitt, und der hat mir eigentlich recht gut gefallen. Es hat sehr lange gedauert, ich habe mir verschiedene Namen ausgedacht und irgendwann kam ich dann mal auf die Idee. Ad Astra heißt ja zu den Sternen. Wir streben ja immer an, zu den Wolken fliegen zu wollen. Und da habe ich gedacht, okay, dann machen wir das. Und dann nenne ich meinen Blog Abnubis. Also ich habe mir dann irgendwelche Übersetzer bemüht, ich glaube Google Translator, und der hat mir dann Abnubis vorgeschlagen. Und ja, so habe ich dann meinen Blog genannt.

[00:16:42] **Lucian Haas:** Zu den Wolken. Auf Latein. Ich meine, die alten Römer, die haben noch lange nichts gewusst von irgendwelchen Gleitschirmfliegen und sonstigem was. Aber vielleicht, wenn sie sich da mal aufdrehen hätten sehen, hätten sie ja gedacht, ah, der fliegt Abnubis. Schöne Vorstellung. Was hat dich dazu gereizt oder daran gereizt, einen eigenen Blog zu starten?

[00:17:06] **Oliver Thomae:** Also ich bin ja jetzt auch schon ein bisschen länger im Geschäft. Jetzt schon seit 30 Jahren, wenn ich die Segelfliegerzeit hinzunehme. Und da war die Ausbildung sehr intensiv gewesen damals.

[00:17:20] Und ich interessiere mich auch schon mal für die Hintergründe zu verschiedenen Themen bezüglich der Gleitschirmflieger. Und da habe ich mir irgendwann mal gedacht, ja, das könnte doch jemanden interessieren vielleicht,

was ich zu sagen habe. Angefangen hat das Ganze mit Flugberichten in erster Linie. Und dann kam ich so langsam auf die Idee, gleich einen Blog zu machen. Ich habe es auch Abnubis.info genannt und nicht Punkt Blog. Sondern es war, ich kann mich nicht mehr richtig erinnern, aber es stand in diesem Blog gestandene Gedanken. Es stand nicht im Vordergrund am Anfang, sondern einfach, dass ich nur Berichte schreiben wollte. Und dann kam das mit dem Bloggerei noch hinzu, sozusagen.

[00:18:09] **Lucian Haas:** Aber Info wirklich, dass du sagst, okay, ich biete hier Informationen auf der Seite, die ich dort habe. Du hast ja einiges an, ich sage mal, Theoriewissen, was du dann dort auch aufbereitest. Und einiges aber auch an Theoriewissen, wo man sagt, ey, das sind jetzt Themen, die eigentlich relativ trocken sind. Ja. Und von der Vermittlung her richtig Arbeit machen, die vernünftig aufzubereiten. Also beispielsweise, du hast dann ein Blog -Thema gehabt, so wie ruft man Notams ab? Welche Möglichkeiten gibt es dazu? Oder wie kann man Routen planen mit Term XC von, wie heißt der, Bernd Gassner? Ja. Aber das sehr ausführlich beschrieben. Oder wie kann man viel aus der Flug -App XC Track herausholen?

[00:18:54] Wie kann man da die verschiedensten Bildschirme einstellen? Und sonstiges, was man da alles mitmachen kann. Hast du da so, was soll ich, wie soll man sagen, so ein gewisses Sendungsbewusstsein?

[00:19:06] Oder ist dieses Schreiben eigentlich eine Art, für dich solche Themen für dich selbst verstehbar zu machen? Dass du sagst... Das

[00:19:14] **Oliver Thomae:** würde ich eher sagen, ja. Für mich selbst verstehbar zu machen, das trifft es eher, ja. Wenn ich ein Sendungsbewusstsein hätte, dann wäre ich ja, sage ich mal so, der normale Instagram -Blogger, der irgendwelche Freizeitaktivitäten dann auf Foto oder Video festhält. Mich interessieren eher so die Hintergründe und

[00:19:35] **Lucian Haas:** von daher, ja. Gibt es denn Sachen, wo du sagst, da habe ich erst beim Schreiben so richtig verstanden, wie es funktioniert? Das gibt es, ja.

[00:19:45] **Oliver Thomae:** Zum Beispiel? Tatsächlich, also beim Luftrecht, da musste ich mich da mal intensiv mit beschäftigen. Das war ja so von dem Hans Lang, den du auch schon mal im Podcast hast. So eine Art Weckruf. Ich hatte schon vorhin gesagt, wir hatten ja eine sehr gute Ausbildung bei der Segelflug -Ausbildung.

[00:20:06] Und das war nochmal, ich habe das dann auch jahrelang vernachlässigt, das Thema Luftrecht. Muss ich ehrlich gestehen. Und das war nochmal so ein Weckruf für mich, mich mit dem Thema Luftrecht näher zu befassen. Und wenn man selbst schreibt, ich glaube, das weißt du auch, dann muss man sich auch viel intensiver mit dem Thema beschäftigen. Und lernt vieles dazu. Und deswegen macht das absolut Sinn. Also das ist für mich, und wenn andere Leute davon profitieren, dann ist das ja umso

[00:20:36] **Lucian Haas:** besser. Würdest du denn sagen, gibt es Sachen, wo du durch diese Beschäftigung mit diesen Themen auch zu, jetzt nicht nur von der Theorie her, sondern von der Praxis her irgendwo ein besserer Flieger geworden bist?

[00:20:51] Ja, die Praxis

[00:20:53] **Oliver Thomae:** ist so eine Sache bei mir. Ja. Aber ich habe zumindest mal dieses Mülltal -Dreieck dieses Jahr geschafft. Da bin ich schon mal ein bisschen stolz auf mich. Aber klar, das ist natürlich, Theorie ist ja die Basis für die Praxis, würde ich schon so sagen. Also gerade das Thema Flugplanung, das hilft mir sehr, sagen wir mal, mein Ziel zu erfüllen, das ich mir gesetzt habe.

[00:21:19] Ich glaube, das hatte auch schon mal der Marcel Dürr gesagt, dass man, wenn man eine Flugplanung und ein Ziel hat, dass man dann auch größere Chancen hat, auch tatsächlich seine Ziele zu erreichen.

[00:21:31] **Lucian Haas:** Bleiben wir mal bei dieser Flugplanung und Routenplanung. Planst du selbst sehr viel, beziehungsweise sind alle, wenn du jetzt auf Strecke gehst, sind alle deine Flüge wirklich vorgeplant? Hast du dann Dutzende von Wegpunkten? Ja, nicht Dutzende,

[00:21:49] **Oliver Thomae:** aber es sind schon doch 10 bis 15 Flugplanungen, die ich vorliegen habe. Wie zum Beispiel das Mülltal -Dreieck oder das Karwendel -Dreieck. Da habe ich schon viel vorgeplant. Da habe ich mir meine Excel

-Listen zusammengestellt, die ja dann auf Wegpunkte basieren. Und mit den ganzen Tipps und Tricks, die man so aus seinem Umfeld mitbekommt, aus YouTube -Videos und so weiter, die habe ich dann versucht niederzuschreiben.

[00:22:20] Und da versuche ich schon danach vorzugehen. Aber du weißt es ja selbst, man muss ja immer flexibel bleiben. Man muss flexibel sein beim Fliegen. Dann weiß ja nie, wie der Wind, wie die Thermik sich entwickelt. Von daher sage ich mal, wirklich nach Flugplan oder dass ich auch das Ziel erreiche, was ich mir vorgenommen habe, ist eher so bei 10, 20 Prozent. Aber trotzdem macht es meiner Meinung nach Sinn, gut vorzuplanen. Es gibt aber auch Flieger, Piloten. Ich habe mich gerade gestern mit jemandem unterhalten, der das Gletscher -Dreieck geflogen ist, hier in der Gegend. Der hat überhaupt nicht viel geplant. Der hat sich die Wettervorhersagen angeschaut. Aber so einen Wegpunkt oder sowas hat er sich gar nicht groß gesetzt, sondern ist darauf losgeflogen.

[00:23:06] Den Verfolgermodus gibt es im XC -Track. Den hat er eingeschaltet, ist anderen Piloten sozusagen gefolgt, aber hat keine große Flugplanung gemacht. Also es gibt beide Extreme. Es gibt so Leute wie mich, denke ich, viele, die Flugplanung machen. Es gibt aber auch Piloten, die sehr erfolgreich fliegen, die einfach

[00:23:25] **Lucian Haas:** darauf losfliegen. Mir ist bei dir von den Flugplanungen, die man zumindest in deinem Blog sehen kann. Ich nehme nicht an, dass du alle deine geplanten Flüge im Blog mal beschrieben hast oder dass man sie als Grafik mal so sehen kann. Aber du hast vorhin vom Mölltal -Dreieck gesprochen, also von Greifenburg dann um die Kreuzegg -Gruppe einmal drum rum. Da habe ich mir dieses Bild angeguckt und habe gesagt so, wow, was sind das für viele Wegpunkte. Ja, du hast ja wirklich alle Zwischenwege. Also nicht nur die Ecken von so einem Dreieck. Und sagen so vielleicht eine Schlüsselstelle noch, wo man weiß, da muss ich dann aber, da sollte ich mindestens 1000 Meter über Grad noch aufdrehen oder was auch immer. Sondern du hast auch quasi alle Berge dazwischen oder was auch immer da noch mal mit eingetragen.

[00:24:10] Fliegst du auch wirklich so danach, dass du sagst, ich fliege diese ganzen Wegpunkte so ab? Oder ist das nur für dich eine Hilfestellung bei der Planung, um vielleicht auch um sich die Namen besser merken zu können oder was auch immer? Ja, genau. Ich würde sagen, das ist eher

[00:24:24] **Oliver Thomae:** eine Hilfestellung für mich. Bei der Flugplanung, also dass ich wirklich exakt alle Wegpunkte abfliege, das mache ich dann auch nicht. Aber eine Hilfestellung bei der Planung. Ich denke auch, das ist, sage ich mal, für den etwas fortgeschrittenen Streckenflieger ist das auch übertrieben. Aber für den Anfänger würde ich schon sagen, dass es absolut Sinn macht, dass man wirklich sich die Wegpunkte wirklich relativ kurz setzt. Vielleicht fünf Kilometer, fünf bis

[00:24:51] **Lucian Haas:** zehn Kilometer. Also quasi immer einmal aufdrehen und abgleiten. Dass man sagt, man kommt wirklich von diesem einen Wegpunkt, den man dann meistens wahrscheinlich auch als Thermikpunkt nimmt, wo du sagst, da will ich aufdrehen und dann will ich zu dem Nächsten so hingeleiten können, dass ich dort wieder so einsteigen kann, dass ich dort auch aufdrehen kann. Und das quasi von Wegpunkt zu Wegpunkt. Ja, richtig. Aber das

[00:25:12] **Oliver Thomae:** Problem ist, dass man ja diese Flugplanung nicht, man sieht es zwar als Route auf dem XC -Track, aber diese Notizen, die man sich gemacht hat, die hat man ja nicht alle im Kopf beim Fliegen. Und da ist nur eine Frage, da mache ich mir zurzeit Gedanken, wie man das am besten machen kann, dass man sich die Notizen irgendwie im XC -Track ansehen kann. Aber da bin ich noch keine vernünftige Lösung gekommen. Das wäre noch ganz toll, dass man da diese ganzen Tipps, die man so bekommt aus dem Freundeskreis, aus YouTube und so weiter, dass man die sich auf dem Display anzeigt. Bin ich noch am Suchen. Mal gucken, ob mir da eine Lösung einfällt.

[00:25:53] **Lucian Haas:** Ja, man kann ja auch die verschiedensten Internetseiten da einblenden. Du könntest ja auch einfach quasi so eine, deine eigene Internetseite einblenden oder eine Excel -Liste irgendwo hinterlegen, wo du sagst, die wird dann online aufgerufen und schaltet sich dann automatisch weiter oder was auch immer.

[00:26:07] **Oliver Thomae:** Ja, sowas in der Art, ja. Leider gibt es, ich habe schon mal mit diesen Wegpunkt -Dateien experimentiert, mit diesem KUB und wie sie alle heißen. Da kann man aber nur eine Zeile einblenden und das ist ein bisschen wenig. Da müsste man irgendwie eine Lösung finden, dass man mehrere Zeilen über der Karte sich einblenden lässt. Ja, da muss man sich wirklich, also Excel -Datei, das ist halt schwer zu hantieren dann in der Luft. Das kann ich mir auch schwer vorstellen. Höchstens vielleicht ein Ausdruck, aber das ist natürlich auch ein bisschen schwierig zu

hantieren. Aber da wird noch was kommen von mir.

[00:26:45] **Lucian Haas:** Lass dich überraschen. Ja, oder vielleicht doch das viel besser sich im Kopf zu behalten und das entsprechend die wichtigen Sachen zu beantworten. Ja. Sag mal von diesen, wenn du diese Flugplanung machst und diese ganzen Wegpunkte dort festlegst, sind das einfach quasi immer die Berggipfel, die du angibst oder planst du dann auch wirklich, dass du sagst, ich gucke mir an, wo sind die klassisch, also ich lade mir auch immer andere Flüge hoch, wo haben die aufgedreht, um zu wissen, wo sind die klassischen Thermikpunkte und die trage ich mir dann eben als Wegpunkte ein. Also wie viel Vorarbeit ist es, damit deine Planung auch eine vernünftige Planung wird? So ungefähr

[00:27:20] **Oliver Thomae:** ist es ja. Also das ist ein bisschen gemütlicher. Gemischt würde ich sagen. Es ist aber sinnvoll, sage ich mal, die Thermikpunkte anzufliegen, würde ich schon sagen. Die bekannten, die man auch aus dem KK7 -System zum Beispiel sich herausholen kann.

[00:27:35] Es gibt aber auch, sagen wir mal so markante Berge und sowas, kann man dann auch als Wegpunkt sich eintragen, um die Person dann anzufliegen. Also es fällt mir auch ziemlich schwer, anderen Piloten gelingt das wohl besser, sich das einzubringen.

[00:27:53] Mir fällt das immer ein bisschen schwer, sich, sagen wir mal, die Berge wiederzuerkennen, die man vielleicht vorher auf Google Maps oder sonst wo oder oben im Streetmap gesehen hat.

[00:28:03] **Lucian Haas:** Also du bist so ein Typ der Listen und Bullet Points und sonstigem.

[00:28:08] **Oliver Thomae:** Genau, ja. Ich mag es schon, das möglichst gut vorzuplanen. Ich habe auch jahrelang als Projektleiter gearbeitet und da muss man halt auch viel planen, viel voraussehen. Vielleicht kommt

[00:28:22] **Lucian Haas:** das daher. Ja. Was mir auch in deinem Blog aufgefallen ist, einige der Texte, und das schreibst du auch ganz offen, die sind mit KI erstellt. Oder du nutzt eine KI, um die nochmal aufzubereiten oder schönzumachen und sonstiges was. Ein Beispiel, was ich besonders herausragend fand dabei war, da hast du die aktuelle Diskussion aufgegriffen, wo es über das Wettbewerbsfliegen geht, wo es darum geht, sollten Wettbewerbe eigentlich künftig nur noch mit C -Schirmen geflogen werden. Da gab es mal... Mhm. Einen großen Post von Paul Tackerts, der das groß propagiert hat eigentlich auf Facebook und dafür geschrieben hat und gesagt, wäre doch viel sicherer und die Leute hätten mehr Spaß und sonstig was alles. Und dann hast du einen Post gemacht und hast eine KI angesetzt und hast quasi die ganzen Kommentare, die es zu diesem Post von Paul Tackerts auf Facebook gab, die hast du, glaube ich, alle mal mit der KI zusammenfassen lassen und da so die wichtigsten Sachen rausziehen lassen.

[00:29:18] Und das ist dann aber einfach eine geordnete lange Liste. Von diesen Kommentaren. Ist das eine Weise, wie du an Dinge herangehst gerne?

[00:29:30] **Oliver Thomae:** Also ich sehe das mit KI ziemlich kritisch und dieser Beitrag ist mir nicht so gut gelungen. Also diese Zusammenfassung kann man machen, aber so richtig gut gelungen ist es meiner Meinung nach nicht. Also ich hätte es lieber, sagen wir mal, von Hand erstellen sollen oder vielleicht eine erste Zusammenfassung von der KI, aber dann hätte ich sie von Hand stark überarbeiten müssen. Das habe ich in dem Fall nicht gemacht. Also ich sehe das mit KI, ich bin da nicht so der ganz große Fan davon. Es gibt natürlich so Einsatzfälle, wo sie wirklich einen gut unterstützt, zum Beispiel vom Deutschen ins Englische zu übersetzen. Aber bei so Dingen, naja, man kann sich unterstützen lassen, aber man darf sich halt nicht auf KI verlassen. Das ist mir noch weit davon entfernt, meine

[00:30:17] **Lucian Haas:** Meinung. Bei mir hat das auch so den Eindruck erweckt, dass du ein Mensch bist, der gerne Ordnung schafft. Also wenn mal jemand sagt, ich setze jetzt die KI an und aus diesem ganzen Wust von Kommentaren das alles mal zu ordnen und in Unterthemen einzuordnen und so etwas. Das stimmt, ja. Das ist korrekt. Wie prägt sich dieser Ordnungssinn in deiner Fliegerei aus? Vielleicht, dass ich versuche zu planen vorher.

[00:30:49] **Oliver Thomae:** Das ist ein Punkt, würde ich sagen. Dass ich meine Ausrüstung immer in Ordnung habe. Dass das alles gut sortiert ist und wirklich nur das mitnehme, was ich auch oder wahrscheinlich benötige. Genau.

[00:31:04] **Lucian Haas:** Da habe ich auch bei dir auf dem Blog was gesehen. Du hast eine Excel -Liste, wo deine ganze Ausrüstung, alles Mögliche, was du hast, eingetragen ist mit allen genauen Gewichten und so und so. Und dann

musst du, glaube ich, nur noch anklicken und kannst am Ende sehen, okay, mein Rucksack wird 15,7 Kilo wiegen oder sowas.

[00:31:21] **Oliver Thomae:** Ja, das ist ja eher was für hike and fly. Da versucht man ja, jeden Gramm einzusparen. Aber da habe ich es vielleicht auch ein bisschen übertrieben. Das war am Anfang meiner Blogger -Tätigkeit. Ob das jetzt sinnvoll ist, das sei mal dahingestellt. Aber es ist ja eine Information, die ja für uns Gleitschirmflieger schon wichtig ist, mit welchem Piloten - oder Abfluggewicht man unterwegs ist. Von daher war das mal so ein Gedanke, den ich verfolgt habe. Aber ich habe das jetzt auch längere Zeit nicht mehr gemacht. Aber es war mal so ein Gedanke, den ich hatte. Ich versuche es schon so viel wie möglich im Voraus. Es ist ja auch eine Frage der Sicherheit am Ende. Je mehr man vorausplant, umso sicherer ist man dann am Ende auch in der Luft unterwegs.

[00:32:07] Ich bin halt nicht so der Typ, der sich nicht so abenteuerlustig, sondern der möglichst viel versucht zu planen im Vorfeld, soweit es halt bei uns auch möglich ist. Aber es ist ja immer noch ein Rest Unsicherheit dabei. Das ist ja auch das Schöne bei uns. In unserem Sport. Das macht es auch interessant, dass man halt nicht zu 100 % vorausplanen kann, sondern da noch einen Rest Unsicherheit hat. Aber so wie viel wie möglich

[00:32:33] **Lucian Haas:** vorausplanen.

[00:32:36] Wenn du diesen Ordnungssensor hast und du gleichzeitig sagst, wir setzen uns ja einer chaotischen Luft aus, zumindest im Kleinen ist sie chaotisch, im Großen gibt es sicherlich Muster, die man auch daran immer wieder erkennen kann und sowas. Ist das etwas, wo du Probleme mit hast? Weil du sagst, ich verstehe die Muster, ich versuche ständig die Ordnung zu suchen und finde sie nicht, aber gerade das reizt mich? Oder was reizt dich an dieser Fliegerei dann letzten Endes?

[00:33:11] **Oliver Thomae:** Also für mich ist so dieses Typische, was auch viele andere Piloten so suchen, diese Freiheit an der Unabhängigkeit in der Luft, das reizt mich. Und mit der Restunsicherheit, da muss ich halt klarkommen, dass man das nicht 100 %ig im Vorab alles durchplanen kann, macht auch seinen Reiz. Aber das versuche ich halt zu minimieren. Aber für mich ist der Reiz der Gleitschirmfliegen ganz klar, dass man sein eigenes Fluggerät hat in der Regel, dass man die Freiheit, die man genießt, das ist ja nach wie vor, viele jammern ja über das ganze Thema Luftrecht, aber wir genießen ja wirklich noch große Freiheit. Wir Gleitschirmflieger und das ist so der Reiz für mich.

[00:33:58] Und diese ganzen verschiedenen Spielarten von Akku, Hike and Fly, Streckenfliegen, also da ist ja wirklich so großes Betätigungsfeld bei uns, dass es einem da wahrscheinlich nie langweilig wird.

[00:34:10] **Lucian Haas:** Nun hast du vorhin erzählt, du hast als Segelflieger angefangen vor 30 Jahren. Und soweit ich, ich bin kein Segelflieger, ich bin nur mal mitgeflogen einmal und so, aber soweit ich das sehe, Segelflieger sind noch mehr in Anführungszeichen klassische Flieger, die noch mehr auch vorbereitend sind und sowas. Wir Gleitschirmflieger sind ja häufig die, so wie du sagst, der eine nimmt das als Abenteuer, fliegt das Gletscherdreieck, aber sagt, ich fliege mal irgendwo ein bisschen hinterher, aber ich habe mich eigentlich gar nicht groß vorbereitet oder so. So gehen ja auch relativ viele Gleitschirmfliegen das Fliegen heran, die sagen, es sieht fliegbar aus, ich gehe mal zum Startplatz, ich starte mal raus und richtig Gedanken habe ich mir nicht gemacht. Ich gondel da so ein bisschen durch die Lüfte herum oder so weiter. Wenn du so ein ordnungsliebender Mensch bist, warum hast du mit dem Segelfliegen wieder aufgehört?

[00:34:57] Ja, in

[00:34:59] **Oliver Thomae:** der Regel hat man ja nicht sein eigenes Equipment, also das können sich ja die wenigsten leisten, ein eigenes Segelflugzeug zu haben. Man braucht eine ganze Mannschaft, um überhaupt in die Luft zu kommen, abhängig ob man einen Motorschlepp macht oder an der Winduhr hochgezogen wird. Und ich mag, dass man so seine Freiheiten hat. Wenn gutes Wetter ist, ich kann fliegen, ich kann meine Arbeit freinehmen, dann kann ich einfach in die Berge fahren und flieg los, wenn das Wetter passt. Und beim Segelfliegen hat man das halt nicht so in dem Maße.

[00:35:33] **Lucian Haas:** Würdest du denn sagen, du hast beim Segelfliegen etwas gelernt, was dir heute beim Gleitschirmfliegen zugutekommt? Das auf jeden Fall. Also diese

[00:35:41] **Oliver Thomae:** Thermikstuerei zum Beispiel, das ist ja doch ziemlich ähnlich die Problematik, Thermiken zu zentrieren. Dann das große Thema Luftrecht, was ich ja dann zwischendurch mal vernachlässigt habe. Wir hatten da

damals einen Top -Fluglehrer gehabt, der hat uns wirklich da mit Luftrecht geimpft. Und das hat mir schon viel gebracht. Das habe ich viel transportiert. Ich hatte eine Pause. Ich habe 2004 zum letzten Mal im Segelflugzeug gesessen, habe 2008 mit der Gleitschirmfliegen angefangen, hatte da einen Gap zwischendrin. Aber ich habe da vieles mit gemacht. Das Thema Luftrecht, das ist ja nicht, dass man sagt, jetzt erfindet man alles neu, sondern das entwickelt sich ja immer weiter.

[00:36:30] Von daher vieles, was ich 1995 gelernt habe, ist ja heute immer noch gültig. Und von daher hat mich das viel weitergebracht. Aber nichtsdestotrotz bin ich trotzdem ab und zu mal ziemlich neidisch auf die Segelflieger, wenn wir uns da quälen, wenn wir uns nicht genau wissen, schaffen wir die Talquerung? Und die fliegen dann innerhalb von 10, 20 Sekunden über so ein breites Tal hinweg. Dann bin ich schon

[00:36:58] **Lucian Haas:** neidisch auf die Jungs. Ja, aber die können ja auch 1000 Kilometer in den Alpen fliegen, was wir nicht schaffen können. Man muss ja immer eine Relation setzen. Gleichzeitig haben wir den Wind um die Nase und können so nah am Gelände fliegen und irgendwo mal oben einlanden, kurz pinkeln gehen und dann wieder raus starten, was so ein Segelflieger absolut nicht kann. Der muss dann immer zwischendurch befürchten, ob er überhaupt irgendwo ein vernünftiges Landefeld in den Alpen findet.

[00:37:21] **Oliver Thomae:** Ja, was mir aber bei uns Gleitschirmfliegern ziemlich auf den Keks geht, ist halt dieses Geschütteln, diese Turbulenzen, die man oft ausgesetzt ist. Das geht man schon ziemlich auf den Keks. Da bin ich schon neidisch auf die Segelflieger. Das ist natürlich allein schon aufgrund der Masse, die man hat im Segelflugzeug, ist es bei weitem nicht so turbulent, wie wir das Gleitschirmflieger dann mitbekommen.

[00:37:45] **Lucian Haas:** Apropos Schütteln und Turbulenzen und sowas. Ich habe gesehen, du bist eine Weile, bist du C -Schirme geflogen. Ich glaube, ein Gin mal und dann Ozone beim Alpina. Bist dann aber zurückgestiegen auf einen B -Schirm. Ich glaube, jetzt fliegst du in einen Advanced Jota DLS oder sowas. Warum? Also war das wirklich dieses Schütteln?

[00:38:08] **Oliver Thomae:** Ne, also ja. Ich habe in Bonanza, da habe ich noch im Flachland gelebt. Da war das ja alles noch okay gewesen. Da bin ich noch ganz gut zurechtgekommen. Aber wenn ich da jetzt keine weiten Schreckenflügel geflogen bin, dann bin ich halt Ende 2019 wieder in die Alpen umgezogen. Und mit dem Bonanza war ich total überfordert gewesen. Da war ich nur noch am Rudern sozusagen, an den Bremsen gehängt. Völlig überfordert gewesen. Den habe ich dann relativ schnell verkauft. Ich würde den eher als High C einordnen. Dann habe ich gedacht, ja, kaufst du mal einen Alpina. Da müsste ich eigentlich mit klarkommen. Den würde ich eher so als Low C einordnen. Aber es ist auch nie etwas Schlimmes passiert.

[00:38:55] Also ich habe mich einfach nur unwohl gefühlt unter dem Schirm. Hatte immer so ein flaues Gefühl, wenn es dann doch wieder ein bisschen turbulenter geworden ist.

[00:39:05] Und da habe ich mich dann irgendwann wieder für High B entschieden. Also bin da abgestiegen. Ich denke schon, dass das ein relativ großer Schritt ist von B auf C. Und bin deswegen wieder zurückgegangen und unter dem Jota. Auch wenn es da auch natürlich der mittelsam ist, fühle ich mich dann doch wesentlich wohler unter dem

[00:39:27] **Lucian Haas:** B -Schirm. Wir sagen immer so, ich bin abgestiegen. Hast du das als Abstieg auch irgendwo erlebt? Also ist dir das irgendwie ein bisschen an die eigene Ehre gegangen, dass du jetzt sagst, ich kann kein C -Schirm mehr fliegen. Ich gehe jetzt auf B zurück. Also war das auch für dich irgendwie ein Rückstieg? Würde

[00:39:45] **Oliver Thomae:** ich so nicht sagen. Also es ist einfach, ich glaube, ich bin immer noch nicht in der Situation, dass ich überhaupt das Potenzial von so einem High B ausnutze. Also da bin ich noch lange nicht so weit. Wenn ich mal irgendwann mal, falls ich es mal schaffe, zu 100 Kilometer zu fliegen, dann kann man mal sagen, jetzt habe ich das Potenzial von High B ausgenutzt. Aber das ist ja bei mir noch lange nicht der Fall. Und von daher ist es eigentlich nicht wirklich ein Abstieg, sondern einfach ein Klassenunterschied. Oder Klassenunterschied ist ja auch nicht das richtige Wort. Sondern einfach von C auf B gewechselt.

[00:40:22] **Lucian Haas:** Warum hattest du damals einen C -Schirm überhaupt gewählt? Ich meine, wenn du sagst, 200 Kilometer warst du damals auch noch nicht geflogen oder sowas. Da war einfach die Lust auf Leistung. Oder was war

es?

[00:40:32] **Oliver Thomae:** Genau. Ja, ich glaube, dass vielen Piloten passiert, dass das, wenn man nur mittelmäßige Leistungen bringt und diese Fehlannahmen unterliegen, glauben viele Piloten, dann kaufe ich mir doch einen höher klassifizierten Schirm und werde dadurch ein Piloten, der längere, größere Strecken fliegen kann. Und das war eine Fehlannahme. Ganz klar. Also für mich gilt das nicht. Das gilt natürlich nur für mich. Erst in erster Linie. Das war eine Fehlannahme. Und genau, solange ich halt mit dem High B das Potenzial noch nicht ausgeschöpft habe, werde ich auch nicht mehr auf die CE -Klasse umsteigen.

[00:41:12] **Lucian Haas:** Du hast vorhin erwähnt,

[00:41:15] mit diesem Bonanza, da warst du erst noch im Flachland und bis im Flachland. Geflogen. Da hast du in Wiesbaden gewohnt, soviel ich weiß. Ja. Bist dann aber vor ein paar Jahren nach München umgezogen. Mhm. Bei diesem Umzug warst du ja selber schon, wenn ich es richtig gerechnet habe, glaube ich, da warst du schon 54. Heute bist du 59. Ja. Bist du wegen der Fliegerei eigentlich nach München gegangen?

[00:41:38] **Oliver Thomae:** Nee. Es gab mehrere Gründe. Also ich wollte mich einfach nochmal beruflich neu orientieren, wie es so schön heißt. Die Schwiegereltern wohnen hier in der Nähe von München. Und, zufällig liegen die Alpen hier in der Nähe. Das war dann so ein nice to have sozusagen. Deshalb hat mir der,

[00:41:57] die Entscheidung, ist mir dann leichter gefallen.

[00:42:01] **Lucian Haas:** Nun ist 54, oder drei, ich weiß nicht genau, wie alt du da warst, aber so rechnerisch müsstest du 54 gewesen sein. Das ist ja jetzt nicht unbedingt ein Alter, wo man so an einen neuen Ort noch schnell Anschluss findet. Wie ist dir das in München gegangen? Oder hat dir da die Fliegerei vielleicht sogar geholfen?

[00:42:20] **Oliver Thomae:** Ja, hat mir geholfen. Ja, ich bin sozusagen mit dem 01.01.2020 hier dem lokalen Gleitschirmverein beigetreten, den bodenlosen. Und um da Kontakt herzustellen. Mittlerweile kenne ich da viele Leute in dem Verein. Von daher fühle ich mich da wohl. Also es war jetzt kein großes Problem für mich, der Umzug. Ich bin ja auch, ich fahre ja immer noch ab und zu in die Heimat, meine Mutter besuchen. Und Freunde und so weiter. Und von daher ist das kein Thema für mich. Fliegst du auch noch manchmal in der Heimat? Nee, überhaupt nicht mehr. Da habe ich manchmal auch nicht mit, wenn ich in den Taunus fahre. Und passt schon so. Wenn, dann fliege ich hier in den Alpen. Das taugt mir mehr.

[00:43:06] Also es hat ja eh nicht so wirklich gut funktioniert, die Flachlandfliegerei. Obwohl sie immer noch faszinierend ist. Also ich versuche immer noch mal ab und zu, vom Braunegg hier ins Flachland zu fliegen. Das Leben wird ja einem nicht einfach gemacht, wegen dem bayerischen Wind dagegen anzufliegen. Aber es ist immer noch faszinierend, im Flachland zu fliegen.

[00:43:29] **Lucian Haas:** Wie geht es weiter in der Zukunft? Wirst du Adnubis weiter ausbauen, weiter betreiben? Und auch fliegerisch, was hast du da noch für Pläne?

[00:43:40] **Oliver Thomae:** Also Adnubis wird auf jeden Fall weitergehen. Noch macht es mir viel Spaß, daran zu arbeiten. Ich würde gerne mehr machen. Also ich habe eine riesen Themensammlung. Wo ich mir dann immer mal auch Informationen dazu ablege. Interviews würde ich weitermachen. Das hat jetzt mehrere Monate geruht. Aber auf jeden Fall möchte ich das weitermachen. Und so Artikel wie zum Beispiel zum Luftrecht oder alles mögliche. Also da setze ich mir jetzt keine Grenzen. Wird auf jeden Fall weitergemacht. Und fliegerisch, ja da würde ich das Karwendel -Dreieck nochmal zuschließen. Wäre ganz schön. Die 100 Kilometer, die habe ich noch nicht gemacht. Das wäre nochmal ganz schön, wenn ich das schaffen würde. Es gibt noch viele Punkte auf meiner Löffelliste.

[00:44:25] Mal hier von Braunegg nach Neuschwanstein zu fliegen. Das steht noch auf meiner Löffelliste. Also die Löffelliste ist ziemlich lang. Von Braunegg nach München zu fliegen, steht noch auf meiner Löffelliste. Also da gibt es noch viele Themen, die ich gerne, viele Flüge, die ich machen möchte.

[00:44:46] **Lucian Haas:** Okay, 2025 war das Jahr. In dem du das Mölltal -Dreieck geschlossen hast. 2026 ist vielleicht das, wo du das Karwendel -Dreieck dann schließen kannst. Und dann kommt 2027 der Flug nach München oder was

auch immer. Ja. Oliver, danke dir fürs Erzählen. Und ja, ich kann jedem nur empfehlen, guckt euch mal at nubis.info an. Von den Hintergründen, die man da finden kann. Auch gerade, wenn man sich mit X -Day Track zum Beispiel beschäftigt. Da hast du ja richtig viel gemacht. Und du hast auch mal ein langes Seminar, ich glaube ein Webinar gehalten. Das ist auch auf YouTube zu finden. Verlinke ich dann auch noch in den Shownotes, wo man sich damit beschäftigen kann. Ich denke, da kann man einiges auch von dir noch lernen als Krickeli, der sich viel da auch in Techniken da noch reingefuchst hat, wie man aus X -Day Track dann einiges viel rausholen kann.

[00:45:38] Ich wollte es hier im Podcast nicht so da so detailliert ansprechen, weil man das ohne Bilder und so immer ein bisschen schwierig, das alles erzählen kann. Von daher, da nur die Empfehlung. Leute, guckt euch das da dann auch noch an. Oliver, vielen Dank. Gerne.

[00:45:54] **Oliver Thomae:** Hat viel Spaß gemacht. War sehr interessant, mal hinter die Kulissen zu gucken und wie du das machst. Das fand ich schon sehr interessant. Super.

[00:46:07] **Lucian Haas:** Hier nochmal die Webadresse des Blogs von Oliver Thome. adnubes.info Wenn dir diese Folge von Podz-Glitz gefallen hat, dann hinterlasse doch einen Kommentar auf Looglides oder eine 5 -Sterne -Bewertung auf der von dir genutzten Podcast -Plattform. Und wenn du noch mehr inspirierende Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens hören willst, dann abonniere Podz-Glitz im Podcatcher deiner Wahl, um keine Folge zu verpassen. Außerdem werde doch zum Unterstützer meiner Arbeit. Auf dem Gleitschirm-Blog looglides.blogspot.com findest du unter dem Punkt Fördern alle nötigen Infos und Links, wie du diesem Projekt mit einem frei wählbaren, großen oder kleinen finanziellen Beitrag weiter eine Basis geben kannst.

[00:46:52] Allen Förderern sage ich Danke. Startet früh, landet spät, fliegt weit, aber bleibt safe. Bis bald, euer Lucia.

English

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

Show notes

Oliver Thomä addresses aviation topics on his blog Adnubes.info that are important but not necessarily "sexy." What drives him?

Many paragliding pilots have the need to not just go flying. Flying captivates them so much that they also invest a considerable part of their free time into their hobby. And sometimes this also benefits others. YouTube videos or lectures to club members, for example, provide a lot of visual material for further education.

Oliver Thomä has chosen a special form for his activities in this direction. He has been running his own paragliding blog, Adnubes.info, for five years. Anyone browsing it will quickly realize: Oliver is not about portraying himself as a hero of the skies.

Rather, he also addresses topics that are important for us pilots to understand, but appear rather cumbersome and dry. These include the dangers of power lines, retrieving Notams, aviation law, or tips and tricks for XCTrack.

What drives him? The 59-year-old tells about this in this episode of Podz-Glitz.

If you want to promote Podz-Glitz and the blog Lu-Glitz, you can find all the relevant information at:
<https://lu-glitz.blogspot.com/p/fordern.html>

Music for this episode:

Track: Cosmetic Cosmos | Artist: Verified Picasso

Youtube Audio Library

https://www.youtube.com/watch?v=fSGbAmj_2dg

Lu-Glitz 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/0029VaBV505CHDynzdlJlU34>
 - Youtube: <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
 - Soundcloud: <https://soundcloud.com/lu-glitz>
 - Spotify: <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast: <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree: <https://linktr.ee/luglitz>
-

Links to Oliver Thomä

- Blog Adnubes: <https://adnubes.info>
- Instagram: <https://www.instagram.com/adnubes.info/>
- Youtube channel: <https://www.youtube.com/@AdNubes>
- XC Track Basis-Webinar: <https://www.youtube.com/watch?v=yO2QlZW1pOo>

Transcript

[00:00:02] **Oliver Thomae:** If I had any sense of what I'm doing, I'd be, let's just say, your average Instagram blogger, capturing some leisure activities in photos or videos. I'm more interested in the background. Ad Astra means "to the stars." We always want, we always strive, to fly to the clouds. And that's where I thought, okay, then I'll call my blog Ad Nubis.

[00:00:41] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:45] **Oliver Thomae:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Today with Oliver Thome. And I'm Lucian Haas.

[00:00:56] Many paraglider pilots have a need to do more than just go flying. Flying captivates them so much that they invest a significant portion of their free time into their hobby. And sometimes, that also benefits others. YouTube videos or lectures to club members, for example, provide a lot of visual material for further education. Oliver Thome has chosen a special form for his activities in this direction. He runs his own Gleitschirm-Blog, Ad Nubis.info. Anyone browsing it will quickly realize that Oliver isn't trying to portray himself as a hero of the skies. Rather, he also tackles topics that are important for us pilots to understand, but which tend to seem cumbersome and dry.

[00:01:41] This includes the dangers of power lines, deploying reserve parachutes, aviation law, or tips and tricks. The 59-year-old tells us what drives him in this episode of Podz-Glidz. By the way, I can only present such special conversations in Podz-Glidz because there are sponsors who financially support my work on the podcast and blog. Join in too. You can find all the necessary information in the Gleitschirm-Blog Lu-Glidz, specifically on the "Fördern" page.

[00:02:14] Oliver, have you ever flown into a power line? No, luckily not yet. Have you seen anyone ever fly into one? No, I haven't witnessed it live, luckily. But now you've written about the dangers of power lines several times. How much respect do you have when you see power lines? A lot.

[00:02:37] **Oliver Thomae:** I have huge respect for overhead power lines. That's just the danger potential that comes from overhead lines, which is significantly higher than from normal transport cables. And that's why I have a lot of respect for them.

[00:02:52] **Lucian Haas:** Well, there are different types of overhead power lines. Which ones would you actually consider to be the most dangerous?

[00:03:00] **Oliver Thomae:** Well, that's not that easy to answer, because I'd say everything from medium voltage and above is equally lethal for us humans. It actually makes hardly any difference whether you're hanging from 10 kV or 380 kV.

[00:03:15] **Lucian Haas:** That means if electricity flows through our bodies once, we're grilled, as they say.

[00:03:21] **Oliver Thomae:** So the probability is relatively high, yeah. So if you get between two overhead lines, between two cables, it actually doesn't matter whether you're hanging on 10 kV or 380 kV.

[00:03:35] With medium-voltage overhead lines, the problem is that the distance is relatively small, and we can easily bridge it with our bodies. So the potential danger is actually higher than with high- or extra-high-voltage lines, where the distances are larger. In the Regel, they are so large that we can't bridge them with our bodies. Therefore, the potential danger is actually greater with medium-voltage lines. And they're also where we like to land, they just go crisscross over the fields way too often. So, overhead lines, specifically medium-voltage lines, are definitely more dangerous.

[00:04:12] **Lucian Haas:** I mean, you probably see these high-voltage overhead lines much more clearly as a rule. Simply because the pylons are already so much larger and you can follow them through the landscape because they're so massive. And these medium-voltage lines are a bit lower and such, you might only see them sometimes later or something. So just because of that, it's more difficult.

[00:04:33] **Oliver Thomae:** The answer isn't that clear-cut either, because with high or extra-high voltage, the distances are much greater. And with medium voltage, they're much smaller. So you can't really give a definitive answer there

either.

[00:04:48] **Lucian Haas:** Well, I know you work for an energy provider. Yes.

[00:04:56] Just with that background you have from there. How should one react if—I'm not saying I'd be there myself, maybe you're already fried or something—but if you see someone fly into a power line. And you see they're hanging there, okay, they're hanging over all sorts of things, and the electricity is already flowing through the guy, but they're hanging over a line like that. What can you even do then? Should you run over to them and pull them down, or what should you do? Exactly, that's...

[00:05:23] **Oliver Thomae:** you shouldn't do that. You really should keep a large distance, even if it doesn't seem like it. The natural reflex, of course, is to try to help someone who is in danger. But in this case, you really should keep your distance from the victim. You should try to call the police. It probably doesn't help much to call the energy provider directly either. You usually don't have their number anyway. So call the police and describe the situation, and they will have to get in touch with the energy provider to de-energize the overhead line. But under no circumstances, even if it looks like no electricity is flowing, would I go anywhere near there.

[00:06:09] Just wait until the emergency services

[00:06:12] **Lucian Haas:** just wait until the rescue workers are there and waiting. But isn't it the case that if someone flies into it, the fuse automatically trips somewhere? Yes, one...

[00:06:21] **Oliver Thomae:** you can imagine it like at home, where there are circuit breakers that normally trip at the point of the fault. But it's not quite that simple here either. It's certainly possible, conceivable, that the fault isn't detected and that the fault point isn't disconnected. It also always depends a bit on the situation, whether you've created a ground fault or whether

[00:06:44] **Lucian Haas:** you're between two... ground fault means I'm already on the ground and my glider is maybe still up there, and then current can flow from the line into the ground. That's a ground fault? Exactly, that's a ground fault. There

[00:06:55] **Oliver Thomae:** that's how it's designed; the whole thing is engineered for supply security, not personal safety. I mean, you want to supply the consumer. Even if a branch or something else is hanging in the overhead line, it won't be tripped; instead, the current is, let's say, minimized. The background for that would be a bit too complicated to explain all at once. The current is minimized, but the supply continues. It doesn't trip. And that would mean for the pilot hanging there that he keeps getting grilled. That's the case with a ground fault. And even if you're hanging between two overhead lines—so the pilot is hanging between two cables—

[00:07:44] and it could be that the short-circuit current isn't reached, but rather the normal operating current. So, for the protection device at the next substation, this means it can't tell the difference between a human and the normal operating current, the consumer current. That means it wouldn't trip.

[00:08:05] **Lucian Haas:** From my perspective, looking from the outside, I have no chance of knowing whether there's still power on it or not. I could only feel it, in a way. So

[00:08:14] **Oliver Thomae:** In a way, yeah, exactly. But there are also measures. I explained that in my report. There are also, I'd say, if you're hanging in the overhead line and have no contact with the mast or the ground, there are already ways to move yourself into a safe position. So, normally, you should have something with you when you do a tree landing so that you can secure yourself. And in that case, I would suggest, if there's the possibility, to connect to a rope—importantly, to connect to a rope, not to somehow try to make additional contact with a second rope, yeah, exactly, or with masts or to make contact, but really to try to, for example, if you've been blown into the overhead line between two masts, to somehow secure yourself there.

[00:09:11] And also ask other people not to come near and to really wait for the rescue services until it's actually confirmed, also by the energy provider, that the overhead line is de-energized. They will probably lay grounding cables then. So, a rescue worker probably won't go in, and I wouldn't say just rely on someone's word; a grounding cable will

actually be laid, and only then will the rescue operations begin.

[00:09:43] **Lucian Haas:** That means it's already quite involved. I mean, a rescue like that, if you're stuck up there, it could take hours, maybe. With everything—coordination, laying grounding cables, and all that. Setting up the rescue and getting there, and depending on how high up you are, it's really involved, maybe.

[00:10:01] **Oliver Thomae:** You can assume that, yes. It's already a lot of work if you're being rescued from a cable car or a transport ropeway. That can take several hours, and I'd say it's even more complex in that case.

[00:10:18] **Lucian Haas:** Are these cables for medium voltage—at least medium voltage—so thick that it almost wouldn't work anyway? I can imagine that with high voltage. I don't know what cable car cables are like, but can these medium voltage cables that are stretched there really support a person? Like, can you hang from them and they won't snap? I haven't tried it yet, but I'd say, yes, they should be sufficient. Okay. But if they do snap, you fall to the ground and then the cables basically sag, and then electricity probably flows through the ground. What do you do then?

[00:10:55] **Oliver Thomae:** It's the same thing as I said before. So you just wait until it's actually confirmed that the overhead line is switched off. I tried to explain that earlier. There's a device that tries to minimize the current flow during a ground fault. For the protection device, it's just like a normal ground fault. If a cable falls down, it doesn't really know that, in principle.

[00:11:24] If a cable has direct ground contact, it will try to minimize the current flow through the soil and continue to supply power. And that's where the problem comes in—if it's not switched off, you can have what's called a step voltage in the ground. So, if you're actually moving toward the fault point with large steps, it can naturally lead to body currents. And that would be unpleasant, let's just say. At least unpleasant. I don't know if it could even be fatal.

[00:11:58] **Lucian Haas:** could. Step voltage means the current flows in through one foot and out through the other. And the larger the step I take, the greater the voltage that can flow through.

[00:12:10] **Oliver Thomae:** That also happens with lightning strikes. Of course, with a lightning strike, it's relatively short. With a ground fault, it can obviously last a long time. So, if there's a ground fault, depending on the energy provider's concept, it gets reported to the control center. A notification comes in, and then usually a repair crew is sent out immediately. But that can also take an hour, one or two hours. If it's somewhere in the Alps, far away from everything, it can take correspondingly long.

[00:12:45] **Lucian Haas:** That means, if I'm looking at it from the outside for now. If I've observed someone fly into a line, and it's now snapped and they've fallen with it. The two lines are hanging on the ground, he's lying somewhere in between, probably injured, and I'd have to provide some kind of aid. But I really have to wait, or rather, I really should wait until the whole situation is clarified—that it's switched off and secured. Because otherwise, if I run over there, I run the risk of step voltage or whatever, then I would...

[00:13:20] **Oliver Thomae:** I would absolutely do that. So even as an insider, in my case, I would be extremely cautious. But of course, it's hard when you see someone who is already seriously injured, with burns, and you don't go over there and complain. That's quite a feat, of course, but your own safety always comes first. That's also the case in other situations before any rescue measures are taken.

[00:13:51] I don't know how I would react either, of course, but it is

[00:13:57] **Lucian Haas:** advisable to wait. That's not a pleasant thought. Let's flip it around. I've flown into something, so I flew into it myself. I'm not hanging up there, I secured myself, but I've fallen down with it and I'm now somewhere, and these two lines are hanging around on the ground to the left and right. I'm lying between them, maybe sitting in my harness, I might even—I notice I'm not injured. Should I, I mean, if I notice no electricity is flowing through me or something, should I just stay seated anyway, if I see the overhead lines there, and I'm calling for help, or what do I do then?

[00:14:36] **Oliver Thomae:** Yes, I'd call for help, exactly, so call and ask other pilots to keep their distance. That's what I'd recommend. Yeah, just wait. If I'm not in immediate danger, I'd just wait until the rescue services confirm, "Roger,

the voltage is gone, it's switched off," so that I can move away from the source of the fault.

[00:14:58] **Lucian Haas:** Wouldn't it also make sense, maybe, if I can get up and notice that nothing is happening, but there's still the possibility of step voltage, that I move away from there in tiny little steps, or by hopping, or trying to get out of there with huge leaps, so that I only ever have one foot on the ground at a time?

[00:15:17] **Oliver Thomae:** Yeah, you can try that. Then, even if I don't have cell service, for example, and there are no other people nearby, I'd probably want to do that too. But otherwise, my recommendation is to wait and see, so to speak—wait until it's actually confirmed that the free flight is cleared.

[00:15:40] **Lucian Haas:** The reason I even brought up this topic of free flight with you is because I read it on your blog, Abnubis, and you write about various topics surrounding paragliding, as well as things like the dangers of free flight and so on. How did you even come up with the name Abnubis in the first place? What does it mean? I

[00:16:03] **Oliver Thomae:** I don't know Latin, but there was a movie a few years ago called Ad Astra with Brad Pitt, and I actually liked it quite well. It took a long time; I thought of different names and eventually I came up with the idea. Ad Astra means "to the stars." We're always striving to fly to the clouds. And I thought, okay, let's do that. And then I named my blog Abnubis. So I tried out some translators, I think Google Translate, and it suggested Abnubis to me. And yeah, that's how I named my blog.

[00:16:42] **Lucian Haas:** To the clouds. In Latin. I mean, the old Romans didn't know anything about paragliding or anything like that for a long time. But maybe if they had seen people spinning around up there, they would have thought, oh, he's flying Abnubis. Nice thought. What motivated you or appealed to you about starting your own blog?

[00:17:06] **Oliver Thomae:** So, I've been in the business for a bit longer now. For 30 years, if you include my time as a glider pilot. And the training back then was very intensive.

[00:17:20] And I've also been interested in the background of various topics regarding paragliders. And at some point, I thought, yeah, maybe someone might be interested in what I have to say. It all started primarily with flight reports. And then I slowly got the idea to start a blog. I also called it Abnubis.info and not .blog. It was—I can't really remember anymore—but it was "Gedankengänge" in this blog. It wasn't the focus at the beginning; I just wanted to write reports. And then the blog stuff was added on top of that, so to speak.

[00:18:09] **Lucian Haas:** But do you really mean that you're saying, okay, I'm providing information on the page I have there? You have quite a bit of, let's say, theoretical knowledge that you then process there. And some of that theoretical knowledge is the kind where you'd say, hey, these are topics that are actually relatively dry. Yeah. And in terms of communication, it takes real work to prepare them properly. For example, you had a blog topic like, how do you retrieve NOTAMs? What options are there for that? Or how can you plan routes with Term XC from, what's his name, Bernd Gassner? Yeah. But described in great detail. Or how can you get a lot out of the flight app XC Track?

[00:18:54] How can you set up the various gliders? And other things you can do with them. Do you have, like, what should I say, a certain sense of purpose?

[00:19:06] Or is this writing actually a way for you to make these topics understandable to yourself? That you say... That

[00:19:14] **Oliver Thomae:** I'd say yes. Making it understandable for myself, that hits the nail on the head. If I had a sense of being on camera, I'd be, let's say, your normal Instagram blogger, capturing some leisure activities in photos or videos. I'm more interested in the background and...

[00:19:35] **Lucian Haas:** So, yeah. Are there things where you say you only really understood how it works once you started writing it? There are, yeah.

[00:19:45] **Oliver Thomae:** For example? Actually, regarding aviation law, I had to deal with that very intensively. It was something from Hans Lang, whom you've also had on the podcast. It was like a wake-up call. I already mentioned earlier that we had very good training during our glider training.

[00:20:06] And that was... I neglected the topic of aviation law for years, I have to be honest. And it was another wake-up call for me to deal with aviation law more closely. And when you write it yourself—I think you know that too—you have to engage with the topic much more intensively. And you learn a lot from it. And that's why it makes absolute sense. So for me, and if other people benefit from it, then it's even more...

[00:20:36] **Lucian Haas:** ...even better. Would you say there are things where, by engaging with these topics—not just from a theoretical standpoint, but from a practical one—you've become a better pilot in some way?

[00:20:51] Yeah, the practice

[00:20:53] **Oliver Thomae:** is a thing for me. Yeah. But at least I managed this Mülltal triangle this year. I'm actually a bit proud of myself for that. But of course, theory is the basis for practice, I'd say. So especially the topic of flight planning helps me a lot to, let's say, achieve the goal I've set for myself.

[00:21:19] I think Marcel Dürr also said once that if you have a flight plan and a goal, you have a better chance of actually reaching those goals.

[00:21:31] **Lucian Haas:** Let's stick with this flight planning and route planning. Do you plan a lot yourself, or are all your flights actually pre-planned when you go on a cross-country flight? Do you have dozens of waypoints? Well, not dozens,

[00:21:49] **Oliver Thomae:** but I do have about 10 to 15 flight plans ready. For example, the Mölltal triangle or the Karwendel triangle. I've already planned a lot for those. I've put together my Excel lists, which are based on waypoints. And I've tried to write down all the tips and tricks you pick up from your surroundings, from YouTube videos, and so on.

[00:22:20] And I try to proceed that way. But you know yourself, you always have to stay flexible. You have to be flexible when flying. You never know how the wind or the thermals will develop. So, I'd say, strictly following a flight plan or actually reaching the goal I set for myself is more like 10 to 20 percent. But still, in my opinion, it makes sense to plan well. But there are also flyers, pilots... I was just talking to someone yesterday who flew the Gletscher-Dreieck here in the area. He didn't plan much at all. He looked at the weather forecasts, but he didn't really set any waypoints or anything like that; he just took off and went for it.

[00:23:06] There's a tracking mode in the XC-Track. He switched that on, basically followed other pilots, but didn't do much flight planning. So there are both extremes. There are people like me, I think many, who do flight planning. But there are also pilots who fly very successfully who just

[00:23:25] **Lucian Haas:** just fly off. From the flight plans I can at least see in your blog, I don't assume you've described all your planned flights there or that they can be seen as a graphic. But you mentioned the Mölltal triangle earlier, so Greifenburg and then around the Kreuzegg group. I looked at that image and thought, wow, what are all those waypoints. Yes, you really have all the intermediate points. Not just the corners of a triangle. And like, maybe a key spot where you know, I have to turn up at least 1000 meters over Grad or whatever. Instead, you've also basically included all the mountains in between or whatever.

[00:24:10] Do you actually fly according to all those waypoints, like, do you fly all those waypoints off? Or is it just a guide for you during planning, maybe to help remember the names better or whatever? Yeah, exactly. I'd say it's more...

[00:24:24] **Oliver Thomae:** a bit of a guide for me. In flight planning, I mean, I don't actually fly every single waypoint exactly. But it's a guide for the planning. I also think, let's say, for the somewhat advanced cross-country pilot, it's a bit overkill. But for a beginner, I'd say it makes absolute sense to set the waypoints really relatively short. Maybe five kilometers, five to

[00:24:51] **Lucian Haas:** ten kilometers. So, basically, you turn and glide once. You say, I'm really coming from this one waypoint, which you'll probably also use as a thermal point, where you say I want to turn, and then I want to glide to the next one so I can get back into it there, so I can turn there too. And that's basically from waypoint to waypoint. Yes, exactly. But that

[00:25:12] **Oliver Thomae:** The problem is that you don't have all that flight planning... I mean, you can see it as a route on the XC track, but you don't have all the notes you've made in your head while flying. And that's just one question I'm currently thinking about—how to best do it so that you can somehow view the notes within the XC track. But I haven't come up with a proper solution yet. It would be great if you could display all those tips you get from your circle of friends, from YouTube, and so on, right there on the display. I'm still looking. Let's see if I can think of a solution.

[00:25:53] **Lucian Haas:** Yeah, you could also display various websites there. You could just, for example, display your own website or host an Excel list somewhere where you say it'll be called up online and then automatically switches to the next one or whatever.

[00:26:07] **Oliver Thomae:** Yeah, something like that. Unfortunately, I've experimented with these waypoint files before, with KML and whatever they're called. But you can only display one line, and that's a bit too little. You'd have to find some kind of solution to display multiple lines over the map. Yeah, you really have to... I mean, an Excel file is just hard to handle in the air. I can hardly imagine that. At most maybe a printout, but that's also a bit difficult to handle. But I'll come up with something.

[00:26:45] **Lucian Haas:** Let yourself be surprised. Yeah, or maybe it's actually much better to keep it in your head and answer the important questions accordingly. Yeah. Tell me, when you do this flight planning and set all these waypoints, are they always just the mountain peaks you specify, or do you actually plan it out by saying, I'll look at where the classic ones are—I always upload other flights too, to see where they've turned up, just to know where the classic thermals are, and then I enter those as waypoints. So, how much prep work is it to make sure your planning is actually decent? Roughly how much?

[00:27:20] **Oliver Thomae:** It is. So that's a bit more relaxed. I'd say it's mixed. But it's sensible, I'd say, to fly the thermals. The well-known ones that you can also get from the KK7 system, for example.

[00:27:35] But there are also, let's say, prominent mountains and things like that, which you can enter as a waypoint to fly toward. I find it quite difficult, though other pilots probably manage to incorporate that better.

[00:27:53] I always find it a bit difficult to, let's say, recognize the mountains again that you might have seen beforehand on Google Maps or somewhere else, or up in the Streetmap.

[00:28:03] **Lucian Haas:** So you're the type who likes lists, bullet points, and all that.

[00:28:08] **Oliver Thomae:** Exactly, yeah. I like to plan things out as well as possible. I also worked as a project manager for years, and you have to do a lot of planning and foresight there. Maybe it comes...

[00:28:22] **Lucian Haas:** ...that from there. Yes. What I also noticed in your blog, some of the texts—and you also say this quite openly—are created with AI. Or you use an AI to rework them or polish them or something else. One example that I found particularly outstanding was when you picked up on the current discussion about competition flying, where it's about whether competitions should actually only be flown with C-gliders in the future. There was once... Mhm. A big post by Paul Tackerts who actually propagated that on Facebook and wrote about it, saying it would be much safer and people would have more fun and all that. And then you made a post and used an AI and basically had all the comments that were on that post by Paul Tackerts on Facebook—I believe you had all of them summarized by the AI and had the most important points extracted.

[00:29:18] And that's just an organized long list of these comments. Is that the way you like to approach things?

[00:29:30] **Oliver Thomae:** So, I view AI quite critically and this post didn't turn out that well for me. I mean, you can do this summary, but in my opinion, it's not really that good. I would have preferred to, let's say, create it by hand, or maybe have the AI do an initial summary, but then I would have had to heavily revise it by hand. I didn't do that in this case. So I see AI... I'm not really a big fan of it. Of course, there are use cases where it really supports you well, for example, translating from German into English. But with things like this, well, you can get help, but you just can't rely on AI. That's still far from my...

[00:30:17] **Lucian Haas:** My opinion. It also gave the impression that you're a person who likes to create order. So if someone says, "I'm going to use AI to organize all this mess of comments and categorize them into subtopics and stuff like that." That's true, yeah. That's correct. How does this sense of order manifest in your aviation? Maybe by the fact that I try to plan ahead.

[00:30:49] **Oliver Thomae:** That's a point, I'd say. That I always have my gear organized. That everything is well-sorted and I really only take what I actually or probably need. Exactly.

[00:31:04] **Lucian Haas:** I saw that on your blog too. You have an Excel list where all your gear, all sorts of things you have, is entered with all the exact weights and so on. And then I think you just have to click something and can see at the end, okay, my backpack will weigh 15.7 kilos or something like that.

[00:31:21] **Oliver Thomae:** Yeah, that's more for hike and fly. There, you try to save every gram. But maybe I went a bit overboard with that. That was at the beginning of my blogging. Whether that's actually useful is up for debate. But it is a piece of information that's important for us paragliders—knowing which pilot or takeoff weight you're traveling with. So that was a thought I was pursuing back then. But I haven't done it for a long time now. It was just a thought I had. I try to plan as much as possible in advance. It's also a matter of safety in the end. The more you plan ahead, the safer you are in the air ultimately.

[00:32:07] I'm just not the type who's not adventurous, but rather the one who tries to plan as much as possible in advance, as far as it's possible for us. But there's always a bit of uncertainty involved. That's also the beauty of it, in our sport. It makes it interesting that you can't plan 100% in advance, but there's still a bit of uncertainty. But as much as possible

[00:32:33] **Lucian Haas:** planning ahead.

[00:32:36] When you have this sense of order and at the same time you say we're facing chaotic air—at least on a small scale it's chaotic, on a large scale there are certainly patterns that you can recognize again and again and stuff like that. Is that something you have problems with? Because you say you understand the patterns, you're constantly trying to find the order and you can't, but that's exactly what appeals to you? Or what is it that appeals to you about this flying in the end?

[00:33:11] **Oliver Thomae:** So for me, it's that typical thing that many other pilots are looking for too—that freedom and independence in the air, that's what appeals to me. And the uncertainty of the remainder, I just have to come to terms with the fact that you can't plan 100% of it in advance, that's also part of the appeal. But I try to minimize that. But for me, the appeal of paragliding is very clearly that you usually have your own aircraft, that the freedom you enjoy—many people complain about the whole aviation law issue, but we really still enjoy great freedom. We paragliders, and that's the appeal for me.

[00:33:58] And all these different styles of paragliding, like Hike and Fly or cross-country flying—there's such a huge range of options for us that you probably never get bored.

[00:34:10] **Lucian Haas:** Now you told me earlier that you started as a sailplane pilot 30 years ago. And as far as I can see—I'm no sailplane pilot, I've only gone along for a ride once or twice—as far as I can see, sailplane pilots are even more "classic" pilots, who are more involved in preparation and stuff like that. We paragliders are often, as you say, the ones where one takes it as an adventure, flies the glacier triangle, but says, "I'll just fly along behind it a bit," but I didn't really prepare much or anything. That's also how quite a lot of paragliders approach flying; they say, "it looks flyable," they go to the launch site, they take off, and they haven't really put much thought into it. They just cruise around in the air or something like that. If you're such an orderly person, why did you stop sailplane flying again?

[00:34:57] Yeah, in

[00:34:59] **Oliver Thomae:** In soaring, you don't have your own equipment; very few people can afford to own their own glider. You need a whole crew just to get into the air, depending on whether you're being towed by a motor or pulled up by a winch. And I like having that kind of freedom. When the weather is good, I can fly, I can take my work with me, and then I can just drive into the mountains and take off whenever the weather is right. With soaring, you just

don't have that to the same extent.

[00:35:33] **Lucian Haas:** Would you say that you learned something from soaring that benefits you today in paragliding? Definitely. I mean, this...

[00:35:41] **Oliver Thomae:** Thermal management, for example, is a pretty similar issue when it comes to centering thermals. Then there's the big topic of aviation law, which I neglected at times. We had a top flight instructor back then who really drilled aviation law into us. And that helped me a lot. I carried a lot of that over. I took a break. I last sat in a sailplane in 2004, started paragliding in 2008, so I had a gap in between. But I did a lot of it. The topic of aviation law isn't about reinventing everything from scratch; it just keeps evolving.

[00:36:30] That's why a lot of what I learned in 1995 is still valid today. And that's why it's helped me so much. Nevertheless, I still get pretty jealous of the sailplane pilots every now and then, when we're struggling and don't know for sure if we'll make it across the valley, and they just fly over a wide valley like that in 10 or 20 seconds. Then I'm already

[00:36:58] **Lucian Haas:** jealous of those guys. Yeah, but they can also fly 1,000 kilometers in the Alps, which we can't do. You always have to put things into perspective. At the same time, we have the wind at our backs and can fly so close to the terrain and land somewhere up high, go pee for a second, and then take off again, which a glider absolutely can't do. They always have to worry in between whether they'll even find a decent landing field in the Alps.

[00:37:21] **Oliver Thomae:** Yeah, what really gets on my nerves as a paraglider pilot is this shaking, these turbulence you're often exposed to. It gets pretty annoying. I'm actually jealous of the sailplane pilots. Of course, just because of the mass you have in a sailplane, it's nowhere near as turbulent as what we paraglider pilots experience.

[00:37:45] **Lucian Haas:** Speaking of shaking and turbulence and all that. I saw that for a while, you were flying C gliders. I think a Gin one and then an Ozone Alpina. But then you downgraded to a B glider. I think now you're flying an Advanced Jota DLS or something. Why? I mean, was it really that shaking?

[00:38:08] **Oliver Thomae:** No, well, yeah. I lived in the flatlands back in Bonanza. Everything was still okay there. I managed just fine. But unless I was flying wide, high-performance wings, I moved back to the Alps in late 2019. And I was totally overwhelmed with the Bonanza. I was basically just rowing, hanging on the brakes. Completely overwhelmed. I sold it relatively quickly. I'd classify it more as a High C. Then I thought, yeah, buy an Alpina. I should be able to handle that one. I'd classify that more as a Low C. But nothing bad ever happened.

[00:38:55] I just felt uncomfortable under the glider. I always had this uneasy feeling whenever it got a bit more turbulent again.

[00:39:05] And at some point, I decided to go back to High B. So I stepped down. I do think it's a relatively big step from B to C. And that's why I went back and went under the Jota. Even though it's also naturally more communicative there, I feel much more comfortable under it.

[00:39:27] **Lucian Haas:** B-glider. We always say I've downgraded. Did you experience that as a downgrade at all? Like, did it feel like a bit of a blow to your pride, saying "I can't fly a C-glider anymore, I'm going back to B"? So, was that some kind of a demotion for you too? Would

[00:39:45] **Oliver Thomae:** I wouldn't put it like that. I just don't think I'm even in a position where I'm utilizing the full potential of a High B yet. I'm nowhere near that. If I ever manage to fly 100 kilometers, then you could say I've utilized the potential of a High B. But that's far from the case for me. So, it's not really a downgrade, it's just a difference in classes. Or "difference in classes" isn't quite the right word either. It's just switching from C to B.

[00:40:22] **Lucian Haas:** Why did you choose a C glider back then at all? I mean, if you say you hadn't flown 200 kilometers yet or anything like that. Was it just the desire for performance? Or what was it?

[00:40:32] **Oliver Thomae:** Exactly. Yes, I think it happens to many pilots that if you only deliver mediocre performances and fall victim to these misconceptions, many pilots think, "Then I'll just buy a higher-classified glider and become a pilot who can fly longer, bigger distances." And that was a misconception. Crystal clear. So, that doesn't

apply to me. That only applies to me, of course. Primarily. That was a misconception. And exactly, as long as I haven't exhausted the potential of the High B yet, I won't be switching to the CE class either.

[00:41:12] **Lucian Haas:** You mentioned earlier,

[00:41:15] With this Bonanza, you were first in the flatlands and stayed in the flatlands. Flying. You lived in Wiesbaden, as far as I know. Yes. But then you moved to Munich a few years ago. Mhm. During that move, if I calculated it correctly, I think you were already 54. Today you're 59. Yes. Did you actually move to Munich because of the aviation?

[00:41:38] **Oliver Thomae:** No. There were several reasons. I just wanted to reorient myself professionally, as they say. My in-laws live near Munich. And, coincidentally, the Alps are nearby. That was a nice-to-have, so to speak. That's why the...

[00:41:57] the decision came to me more easily then.

[00:42:01] **Lucian Haas:** Well, you're 54, or three, I don't know exactly how old you were, but mathematically you would have been 54. That's not necessarily an age where you quickly make connections in a new place. How did that go for you in Munich? Or did flying maybe even help you with that?

[00:42:20] **Oliver Thomae:** Yes, it helped me. I joined the local paragliding club, Bodenlos, on January 1st, 2020, to make some contacts. By now, I know a lot of people in the club. So I feel comfortable there. The move wasn't really a big problem for me. I still drive back home every now and then to visit my mother and friends and so on. So that's not an issue for me. Do you still fly in your hometown sometimes? No, not at all anymore. I don't really keep up with that when I drive to the Taunus. And it's fine like that. If I do fly, I fly here in the Alps. I prefer that.

[00:43:06] Well, lowland flying didn't really work out that well anyway, even though it's still fascinating. I still try to fly from Braunegg into the lowlands every now and then. Life doesn't make it easy for you, having to fly against the Bavarian wind. But flying in the lowlands is still fascinating.

[00:43:29] **Lucian Haas:** What's next for the future? Are you going to keep expanding and running Adnubis? And what about flying—what plans do you have for that?

[00:43:40] **Oliver Thomae:** So Adnubis will definitely continue. I still enjoy working on it a lot. I'd like to do more. I have a huge collection of topics that I'm always gathering information on. I'd like to keep doing the interviews. That's been on hold for several months now. But I definitely want to keep going with that. And articles like, for example, on aviation law or all sorts of things. I'm not setting any limits for myself there. It's definitely going to continue. And aviation-wise, yeah, I'd like to complete the Karwendel triangle again. That would be quite nice. I haven't done the 100 kilometers yet. It would be really great if I could manage that. There are still many items on my bucket list.

[00:44:25] Flying from Braunegg to Neuschwanstein. That's still on my bucket list. So, the bucket list is pretty long. Flying from Braunegg to Munich is still on my bucket list. There are still many topics I'd like to do, many flights I want to make.

[00:44:46] **Lucian Haas:** Okay, 2025 was the year you closed the Mölltal triangle. 2026 is maybe when you can close the Karwendel triangle. And then in 2027 comes the flight to Munich or whatever. Yeah. Oliver, thanks for telling us. And yeah, I can only recommend to everyone that you check out at nubis.info. The background information you can find there—especially if you're dealing with X-Day Track, for example. You've done a lot there. And you also held a long seminar, I think a webinar. That can also be found on YouTube. I'll link that in the show notes so people can check it out. I think there's still a lot one can learn from you as a Krickeli, who also delved deep into the techniques of how to get a lot out of X-Day Track.

[00:45:38] I didn't want to go into such detail here in the podcast because it's always a bit difficult to explain all of that without visuals and such. So, that's just the recommendation. Guys, go check that out as well. Oliver, thanks a lot. You're welcome.

[00:45:54] **Oliver Thomae:** I had a lot of fun. It was very interesting to see behind the scenes and how you do it. I found that really interesting. Great.

[00:46:07] **Lucian Haas:** Here is the web address for Oliver Thome's blog again: adnubes.info. If you enjoyed this episode of Podz-Glidz, then leave a comment on Looglides or a 5-star review on the podcast platform you use. And if you want to hear even more inspiring stories from the cosmos of paragliding, then subscribe to Podz-Glidz in your podcast app of choice so you don't miss an episode. Also, please become a supporter of my work. On the Gleitschirm-Blog looglides.blogspot.com, you can find all the necessary information and links under the "Support" section on how you can continue to provide a basis for this project with a voluntary financial contribution, large or small.

[00:46:52] I want to thank all my supporters. Start early, land late, fly far, but stay safe. See you soon, your Lucia.

Français

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

Show notes

Oliver Thomä aborde sur son blog Adnubes.info des sujets liés à l'aviation qui sont importants, mais pas forcément « sexy ». Qu'est-ce qui le motive ?

De nombreux pilotes de parapente ont besoin de ne pas simplement aller voler. Le vol les captive tellement qu'ils investissent également une partie considérable de leur temps libre dans leur passe-temps. Et parfois, cela profite aussi aux autres. Des vidéos YouTube ou des conférences devant des membres du club, par exemple, fournissent beaucoup de matériel visuel pour se perfectionner.

Oliver Thomä a choisi une forme particulière pour ses activités dans cette direction. Il gère depuis cinq ans son propre blog de parapente : Adnubes.info. Quiconque y navigue s'apercevra rapidement que : Oliver ne cherche pas à se présenter comme un héros des airs.

Plutôt, il aborde également des sujets qui sont importants pour nous, les pilotes, à comprendre, mais qui semblent plutôt complexes et arides. Parmi ceux-ci, les dangers des lignes électriques, la récupération des Notams, le droit aérien ou des conseils et astuces pour XCTrack.

Qu'est-ce qui le motive ? C'est ce que raconte le quinquagénaire de 59 ans dans cet épisode de Podz-Glīdz.

Si vous souhaitez promouvoir Podz-Glīdz et le blog Lu-Glīdz, vous trouverez toutes les informations correspondantes sous : <https://lu-glīdz.blogspot.com/p/fordern.html>

Musique de cet épisode :

Piste : Cosmetic Cosmos | Artiste : Verified Picasso

Bibliothèque audio YouTube

https://www.youtube.com/watch?v=fSGbAmj_2dg

Liens Lu-Glīdz :

- Blog : <https://lu-glīdz.blogspot.com>
 - Facebook : <https://www.facebook.com/luglīdz>
 - Instagram : <https://www.instagram.com/luglīdz/>
 - Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV05CHDynzdlJIU34>
 - Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glīdz>
 - Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glīdz>
 - Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
 - Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glīdz-der-lu-glīdz-podcast/id1447518310?mt=2>
 - Linktree : <https://linktr.ee/luglīdz>
-

Liens vers Oliver Thomä

- Blog Adnubes : <https://adnubes.info>
- Instagram : <https://www.instagram.com/adnubes.info/>
- Chaîne Youtube : <https://www.youtube.com/@AdNubes>

- XC Track Basis-Webinar : <https://www.youtube.com/watch?v=yO2QlZW1pOo>

Transcript

[00:00:02] **Oliver Thomae:** Si j'avais une conscience de l'émission, je serais, disons, le blogueur Instagram classique qui immortalise ses activités de loisirs en photo ou en vidéo. Ce qui m'intéresse, ce sont plutôt les coulisses. Ad Astra signifie « vers les étoiles ». On veut toujours, on aspire toujours à vouloir voler vers les nuages. Et là, je me suis dit : d'accord, alors je vais appeler mon blog Ad Nubis.

[00:00:41] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:45] **Oliver Thomae:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:49] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Oliver Thome. Et je suis Lucian Haas.

[00:00:56] Beaucoup de pilotes de parapente ont besoin de plus que de simplement aller voler. Le vol les captive tellement qu'ils investissent une part considérable de leur temps libre dans leur passion. Et parfois, cela profite aussi aux autres. Les vidéos YouTube ou les conférences devant des membres de clubs, par exemple, fournissent beaucoup de matériel visuel pour se perfectionner. Oliver Thome a choisi une forme particulière pour ses activités dans ce domaine. Il gère son propre Gleitschirm-Blog Ad Nubis.info. Quiconque y navigue s'aperçoit vite qu'Oliver ne cherche pas à se présenter comme un héros des airs. Il aborde plutôt des sujets qui, pour nous les pilotes, sont importants à comprendre, mais qui paraissent plutôt complexes et arides.

[00:01:41] Parmi ces sujets, on trouve les dangers des lignes électriques, le déploiement des parachutes de secours, le droit aérien ou encore des astuces et des conseils. Ce qui le motive, le 59 ans explique dans cet épisode de Podz-Glitz. D'ailleurs, je ne peux vous présenter de telles conversations spéciales dans Podz-Glitz que parce qu'il y a des mécènes qui soutiennent financièrement mon travail sur le podcast et le blog. Rejoignez-nous aussi. Vous trouverez toutes les infos nécessaires dans le Gleitschirm-Blog Lu-Glitz, sur la page Soutenir.

[00:02:14] Oliver, est-ce que tu as déjà volé dans une ligne électrique ? Non, heureusement pas encore. Est-ce que tu as déjà vu quelqu'un s'y envoler ? Non, je n'en ai pas encore vu en direct, heureusement. Mais là, tu as déjà écrit à plusieurs reprises sur les dangers que présentent les lignes aériennes. À quel point as-tu peur quand tu vois des lignes aériennes ? Un

[00:02:37] **Oliver Thomae:** J'ai un immense respect pour les lignes à haute tension. C'est juste que le potentiel de danger qui émane des lignes aériennes est bien plus élevé que celui des câbles de transport classiques. Et c'est pour ça que j'en ai un grand respect.

[00:02:52] **Lucian Haas:** Eh bien, il existe différents types de lignes aériennes. Lesquelles est-ce que tu considérerais comme les plus dangereuses, concrètement ?

[00:03:00] **Oliver Thomae:** Oui, ce n'est pas si simple à répondre, parce que je dirais que tout ce qui est au-dessus de la moyenne tension est mortel pour nous, les humains. Ça ne fait pratiquement aucune différence qu'on soit sur du 10 kV ou du 380 kV.

[00:03:15] **Lucian Haas:** Ça veut dire que si le courant traverse une fois notre corps, on est grillés, comme on dit si bien.

[00:03:21] **Oliver Thomae:** Donc la probabilité est relativement élevée, oui. Enfin, si on se retrouve entre deux lignes aériennes, entre deux câbles, peu importe si on est accroché à du 10 kV ou à du 380 kV.

[00:03:35] Pour les lignes à moyenne tension, le problème c'est que la distance est relativement courte, on peut facilement la franchir avec notre corps. Donc, le potentiel de danger est en fait plus élevé que pour une ligne à haute ou très haute tension, où les distances sont plus grandes. Elles sont généralement si grandes qu'on ne peut pas les franchir avec notre corps. C'est pourquoi le potentiel de danger est plus important pour les lignes à moyenne tension. Et puis, elles sont là où on veut atterrir, elles traversent trop souvent les champs dans tous les sens. Donc, les lignes aériennes à moyenne tension sont forcément plus dangereuses.

[00:04:12] **Lucian Haas:** Je veux dire que ces lignes à haute tension, on les voit probablement beaucoup mieux en général, simplement parce que les pylônes sont déjà tellement plus grands et qu'on peut les suivre dans le paysage parce qu'ils sont plus massifs. Et ces lignes à moyenne tension, elles sont un peu plus basses et tout ça, on les voit peut-être parfois plus tard ou quelque chose comme ça. Donc, rien que pour cette raison, c'est plus difficile.

[00:04:33] **Oliver Thomae:** La réponse n'est pas non plus si claire, parce que pour la haute ou la très haute tension, les distances sont beaucoup plus grandes. Et pour la moyenne tension, elles sont beaucoup plus courtes. Du coup, on ne peut pas répondre de manière aussi tranchée.

[00:04:48] **Lucian Haas:** Eh bien, je sais que tu travailles pour un fournisseur d'énergie. Oui.

[00:04:56] Rien qu'avec ce bagage que tu as là. Comment est-ce qu'on devrait réagir quand, je ne vais pas dire pour moi-même, on est peut-être déjà grillé ou quelque chose comme ça, mais quand on voit que quelqu'un se jette sur une ligne électrique. Et on voit qu'il est suspendu, OK, il est suspendu au-dessus de tout et by, et le courant passe déjà à travers le type, mais il est suspendu au-dessus d'une ligne et tout ça. Qu'est-ce qu'on peut faire du tout ? Est-ce qu'on devrait courir vers lui pour le décrocher ou qu'est-ce qu'on devrait faire ? Exactement, ça.

[00:05:23] **Oliver Thomae:** ce qu'il ne faut pas faire. Il faut vraiment garder une grande distance, même si c'est difficile. Le réflexe naturel, bien sûr, quand quelqu'un est en danger, c'est d'essayer de l'aider. Mais dans ce cas, il faut vraiment rester à distance de la victime. Il faut essayer d'appeler la police. Ça ne sert probablement pas à grand-chose non plus d'appeler directement le fournisseur d'énergie. En général, on n'a pas le numéro de toute façon. Donc, appeler la police, décrire la situation, et ce sont eux qui devront contacter le fournisseur d'énergie pour couper la ligne électrique. Mais en aucun cas, même si on a l'impression qu'il n'y a pas de courant, je n'irais sous aucun prétexte dans les parages.

[00:06:09] Il faut simplement attendre que les secours arrivent.

[00:06:12] **Lucian Haas:** ... et on attend. Mais est-ce que ce n'est pas plutôt le cas que, si quelqu'un y entre, le disjoncteur saute automatiquement quelque part ? Oui, on...

[00:06:21] **Oliver Thomae:** On peut déjà imaginer ça comme à la maison, avec des disjoncteurs qui, normalement, coupent le circuit en cas de défaut. Mais là, ce n'est pas non plus si simple. Il est tout à fait possible, même imaginable, que le défaut ne soit pas détecté et que le circuit ne soit pas coupé. Ça dépend aussi toujours un peu de la situation, si on a provoqué un court-circuit à la terre ou si

[00:06:44] **Lucian Haas:** on entre deux... un défaut à la terre, ça veut dire que je suis déjà au sol et que mon aile est peut-être encore en haut, et alors le courant peut s'écouler de la ligne vers la terre. C'est un défaut à la terre ? Exactement, c'est un défaut à la terre. Là

[00:06:55] **Oliver Thomae:** c'est fait comme ça, tout est conçu pour la sécurité d'approvisionnement et non pour la sécurité des personnes. En gros, on veut alimenter le consommateur. Même s'il y a une branche ou autre chose qui pend sur la ligne aérienne, ça ne se coupe pas, mais le courant est, disons, minimisé. Expliquer tout le contexte serait un peu trop compliqué maintenant. Le courant est minimisé mais l'alimentation continue. Ça ne se coupe pas. Et pour le pilote qui est accroché là, ça voudrait dire qu'il continue de se faire griller. C'est ce qui arrive en cas de défaut à la terre. Et même si on est accroché entre deux conducteurs, donc le pilote est suspendu entre deux câbles,

[00:07:44] et il se peut que ce ne soit pas le courant de court-circuit qui soit atteint, mais le courant de fonctionnement normal. Donc, pour le dispositif de protection du poste électrique suivant, cela signifie qu'il ne fait pas la différence entre un être humain et le courant de fonctionnement normal, le courant de consommation. Cela veut dire qu'il ne couperait pas le courant.

[00:08:05] **Lucian Haas:** De mon point de vue, vu de l'extérieur, je n'ai aucune chance de savoir s'il y a encore du courant ou non. Je ne pourrais le ressentir, en quelque sorte. Du coup...

[00:08:14] **Oliver Thomae:** en quelque sorte, oui, c'est ça. Mais il y a aussi des mesures. Je l'ai expliqué dans mon rapport. Il existe aussi, je dirais, si on est suspendu dans la ligne aérienne sans contact avec le pylône ou le sol, il y a déjà des moyens de se mettre en position de sécurité. Enfin, normalement, on devrait avoir quelque chose avec soi quand on

fait une chute d'arbre pour pouvoir s'assurer. Et là, je suggérerais, si c'est possible, de se fixer à une corde, important, de se fixer à une corde, pas d'essayer de prendre un contact supplémentaire avec une deuxième corde, oui, exactement, ou avec des pylônes, mais vraiment d'essayer, par exemple si on est projeté dans la ligne aérienne entre deux pylônes, de trouver un moyen de s'y fixer.

[00:09:11] Et aussi, demander aux autres personnes de ne pas s'approcher et d'attendre vraiment les secours, jusqu'à ce qu'il soit confirmé, aussi par le fournisseur d'énergie, que la ligne aérienne est déconnectée. Ils vont probablement mettre en place des câbles de mise à la terre à ce moment-là. Donc, il est peu probable qu'un secouriste intervienne et je dirais qu'il ne faut pas se contenter des paroles de quelqu'un, mais qu'un câble de mise à la terre sera réellement installé avant que les opérations de sauvetage ne commencent.

[00:09:43] **Lucian Haas:** Ça veut dire que c'est déjà assez complexe. Ça veut dire qu'une telle opération de secours, une fois qu'on est coincé là-haut, ça pourrait durer des heures, peut-être. Avec tout le reste, la coordination, la pose des câbles de mise à la terre et tout ça. Et pour mettre en place le sauvetage et arriver jusqu'à vous, selon la hauteur à laquelle vous êtes suspendus, ça peut être vraiment laborieux.

[00:10:01] **Oliver Thomae:** On peut supposer que oui. C'est déjà complexe quand on est secouru d'une télécabine ou d'une ligne de transport. Ça peut prendre plusieurs heures et je dirais que c'est encore plus compliqué dans ce cas.

[00:10:18] **Lucian Haas:** Est-ce que ces câbles de moyenne tension, au moins, sont assez épais ? Pour la haute tension, je pourrais imaginer qu'ils soient si gros que ça ne fonctionnerait presque pas de toute façon. Je ne sais pas comment sont les câbles de téléphérique, mais pour ces câbles de moyenne tension qui sont tendus, peuvent-ils vraiment supporter un humain ? Enfin, peut-on s'y suspendre sans qu'ils ne lâchent ? Je ne l'ai pas encore essayé, mais je dirais que oui, ça devrait être suffisant. D'accord. Mais s'ils lâchent, on tombe au sol et les câbles pendent alors en gros, et le courant passe probablement par la terre. Qu'est-ce qu'on fait dans ce cas ?

[00:10:55] **Oliver Thomae:** C'est la même chose que ce que j'ai dit tout à l'heure. Il faut simplement attendre qu'on confirme que la ligne aérienne est bien hors tension. J'ai essayé de l'expliquer tout à l'heure. Il existe un appareil qui tente de minimiser le flux électrique en cas de court-circuit à la terre. Pour l'appareil de protection, c'est comme un court-circuit à la terre normal. Si un câble tombe, en principe, il ne le sait même pas.

[00:11:24] Si un câble a un contact direct avec le sol, l'appareil va essayer de minimiser le flux de courant à travers la terre et va continuer l'alimentation. Et là, on arrive au problème, c'est-à-dire que si ce n'est pas coupé, on a une sorte de tension de pas dans le sol. Donc, si on avance vraiment à grands pas vers le point de défaut, il peut évidemment y avoir des courants de fuite dans le corps. Et ce serait alors désagréable, disons. Au moins désagréable. Je ne sais pas si ça peut même être mortel.

[00:11:58] **Lucian Haas:** pourrait l'être. La tension de pas, ça veut dire que le courant entre par un pied et ressort par l'autre. Et plus mon pas est grand, plus la tension qui peut traverser est élevée.

[00:12:10] **Oliver Thomae:** Ça arrive aussi avec la foudre. Bien sûr, c'est relativement court avec la foudre. Mais avec une décharge électrostatique, ça peut durer très longtemps. Donc, s'il y a un défaut à la terre, selon le concept du fournisseur d'énergie, ça sera signalé au poste de contrôle. Une alerte arrive et normalement, une équipe d'intervention est envoyée immédiatement. Mais ça peut aussi prendre une heure, deux heures. Si c'est quelque part dans les Alpes, loin de tout, ça peut prendre tout le temps nécessaire.

[00:12:45] **Lucian Haas:** Mais ça veut dire que si je regarde la situation de l'extérieur pour l'instant. Si je vois que quelqu'un a été projeté sur une ligne, qu'elle a cédé et qu'il est tombé avec, que les deux lignes traînent au sol et qu'il est allongé quelque part entre les deux, probablement blessé, et que je devrais l'aider d'une manière ou d'une autre. Mais là, je dois vraiment attendre, ou plutôt je devrais vraiment attendre que tout le reste soit réglé, que ce soit coupé et sécurisé. Parce que sinon, si je m'approche, je risque de prendre une tension de pas ou je ne sais quoi, et là, je pourrais...

[00:13:20] **Oliver Thomae:** je ne ferais absolument pas ça. Même en tant qu'initié, dans mon cas, je serais extrêmement prudent. Mais c'est sûr que c'est dur, quand on voit quelqu'un qui est déjà gravement blessé, avec des brûlures, de ne pas y aller et de se lamenter. C'est déjà un sacré défi, mais la sécurité personnelle passe toujours avant. C'est aussi le cas

dans d'autres situations avant d'entreprendre des mesures de secours.

[00:13:51] Je ne sais pas non plus comment je réagirais, mais c'est

[00:13:57] **Lucian Haas:** Il est conseillé d'attendre. Ce n'est pas une belle image. Invertissons encore une fois. Je viens de m'écraser là, donc c'est moi qui suis entré dedans. Je ne suis pas suspendu en haut, je me suis attaché, mais je suis tombé avec et je suis maintenant quelque part, et ces deux câbles traînent à droite et à gauche quelque part sur le sol. Je suis allongé entre les deux, je suis peut-être dans mon sellette, je pourrais même, enfin je remarque que je ne suis pas blessé. Est-ce que je devrais, enfin si je remarque que le courant ne passe pas à travers moi ou quelque chose comme ça, est-ce que je devrais simplement rester assis quand même, si je vois qu'il y a les lignes à haute tension et que je téléphone pour demander de l'aide ou qu'est-ce que je fais alors ?

[00:14:36] **Oliver Thomae:** Oui, je ferais appel aux secours, exactement, je passerais un appel et demanderais aux autres pilotes de garder leurs distances. C'est ce que je recommanderais. Oui, simplement attendre. Si je ne suis pas en danger immédiat, j'attendrais simplement que les secours confirment que la tension est coupée, que c'est débranché, pour que je puisse m'éloigner de la source du problème.

[00:14:58] **Lucian Haas:** Ne serait-ce pas aussi logique, peut-être, si je peux me lever et que je remarque que rien ne se passe, mais qu'il y a un risque de tension de pas, de reculer de là par petits pas de quelques centimètres, ou en sautant, ou avec de très grands bonds pour essayer de sortir de là, en gardant toujours un seul pied au sol ?

[00:15:17] **Oliver Thomae:** Oui, on peut essayer. Alors, même si je n'ai, disons, pas de réseau mobile et qu'il n'y a personne autour, je voudrais probablement le faire quand même. Mais sinon, mon conseil reste d'attendre et de "boire une bière", en quelque sorte, c'est-à-dire d'attendre que la confirmation arrive vraiment : la ligne à haute tension est déconnectée.

[00:15:40] **Lucian Haas:** Le fait que je sois venu vers toi sur ce sujet de la ligne libre, c'est parce que je l'ai lu chez toi et que tu as ton propre blog, Abnubis il s'appelle, et tu y écris sur divers sujets autour du parapente et aussi sur des thèmes comme les dangers de la ligne libre et tout ça. Comment es-tu arrivé à ce nom Abnubis au départ ? Qu'est-ce que ça veut dire ?

[00:16:03] **Oliver Thomae:** Je ne connais pas le latin, mais il y a eu un film au cinéma il y a quelques années, Ad Astra, avec Brad Pitt, et je l'ai vraiment bien aimé. Ça a pris beaucoup de temps, j'ai imaginé différents noms et à un moment donné, j'ai eu l'idée. Ad Astra signifie « vers les étoiles ». On aspire toujours à vouloir voler vers les nuages. Et là, je me suis dit, d'accord, on va faire ça. Et alors j'ai appelé mon blog Abnubis. J'ai utilisé un traducteur, je crois que c'était Google Traduction, et il m'a suggéré Abnubis. Et oui, c'est comme ça que j'ai nommé mon blog.

[00:16:42] **Lucian Haas:** Vers les nuages. En latin. Je veux dire, les vieux Romains, ils ne savaient rien du parapente ou autre chose de ce genre. Mais peut-être que s'ils avaient vu ça, ils auraient pensé : ah, il vole vers Abnubis. Belle image. Qu'est-ce qui t'a poussé ou attiré à lancer ton propre blog ?

[00:17:06] **Oliver Thomae:** Alors, je suis dans le métier depuis un peu plus longtemps maintenant. Déjà 30 ans, si on compte l'époque du vol à voile. Et à l'époque, la formation était très intensive.

[00:17:20] Et je m'intéresse aussi aux coulisses de différents sujets concernant les parapentistes. Et je me suis dit à un moment donné que ce que j'avais à dire pourrait peut-être intéresser quelqu'un. Tout a commencé par des rapports de vol avant tout. Et puis j'ai peu à peu eu l'idée de créer un blog. Je l'ai aussi appelé Abnubis.info et pas point blog. Mais c'était, je ne m'en souviens plus exactement, mais il était écrit "pensées établies dans ce blog". Ce n'était pas le premier plan au début, mais simplement que je voulais écrire des rapports. Et puis le côté blog est venu s'ajouter, pour ainsi dire.

[00:18:09] **Lucian Haas:** Mais est-ce que c'est vraiment une info, quand tu dis : « OK, je propose des informations sur la page que j'ai là » ? Tu as pas mal de connaissances théoriques, disons, que tu mets en forme là-bas. Et il y a aussi des connaissances théoriques où on se dit : « Eh, ce sont des sujets qui sont normalement assez arides ». Oui. Et au niveau de la transmission, ça demande un vrai travail de les préparer correctement. Par exemple, tu as eu un sujet de blog comme : comment consulter les NOTAM ? Quelles sont les options pour ça ? Ou comment peut-on planifier des routes avec Term XC de, comment il s'appelle, Bernd Gassner ? Oui. Mais c'est décrit de manière très détaillée. Ou comment

peut-on tirer beaucoup de l'application de vol XC Track ?

[00:18:54] Comment peut-on régler les différentes ailes ? Et tout le reste qu'on peut faire avec. Est-ce que tu as, comment dire, une certaine conscience de la mission ?

[00:19:06] Ou est-ce que cette écriture est plutôt une façon pour toi de rendre ces sujets compréhensibles pour toi-même ? Que tu te dis... Ça

[00:19:14] **Oliver Thomae:** Je dirais plutôt oui. Pour le rendre compréhensible pour moi-même, ça correspond mieux, oui. Si j'avais une conscience de la diffusion, je serais, disons, le blogueur Instagram normal qui capture des activités de loisirs en photo ou en vidéo. Ce qui m'intéresse plutôt, ce sont les coulisses et

[00:19:35] **Lucian Haas:** Du sais, donc, oui. Est-ce qu'il y a des choses pour lesquelles tu n'as vraiment compris comment ça marche qu'en écrivant ? Oui, il y en a.

[00:19:45] **Oliver Thomae:** Par exemple ? En fait, pour le droit aérien, j'ai dû m'y plonger sérieusement. C'était à cause de Hans Lang, que tu as déjà eu dans le podcast. C'était un peu comme un signal d'alarme. J'ai déjà dit tout à l'heure qu'on avait eu une très bonne formation lors de la formation en vol à voile.

[00:20:06] Et j'ai encore négligé le droit aérien pendant des années, je dois l'avouer. Ça a été un nouveau signal d'alarme pour moi de me pencher plus sérieusement sur le sujet. Et quand on écrit soi-même, je pense que tu le sais aussi, il faut s'impliquer beaucoup plus intensément dans le sujet. On en apprend énormément. Et c'est pour ça que ça a tout à fait du sens. Donc pour moi, et si d'autres personnes en profitent, alors c'est encore plus

[00:20:36] **Lucian Haas:** Et c'était encore une fois, j'ai négligé le droit aérien pendant des années, je dois l'avouer honnêtement. Et ça a été encore un signal d'alarme pour moi de me pencher plus sérieusement sur le sujet du droit aérien. Et quand on écrit soi-même, je pense que tu le sais aussi, alors il faut s'occuper du sujet de manière beaucoup plus intensive. Et on apprend énormément de choses. Et c'est pour ça que ça a tout à fait du sens. Donc c'est pour moi, et si d'autres personnes en profitent, alors c'est encore plus Oui, la pratique. Dirais-tu qu'il y a des choses où, grâce à cette immersion dans ces sujets, tu es devenue une meilleure pilote, pas seulement sur le plan théorique, mais aussi sur le plan pratique ?

[00:20:51] Oui, la pratique

[00:20:53] **Oliver Thomae:** C'est un peu mon cas. Oui. Mais j'ai au moins réussi ce triangle du Mülltal cette année. Je suis déjà un peu fier de moi. Mais bien sûr, la théorie est la base de la pratique, je dirais. Surtout sur la planification de vol, ça m'aide beaucoup à atteindre l'objectif que je me suis fixé, disons.

[00:21:19] Je crois que Marcel Dürr a déjà dit que si on a une planification de vol et un objectif, on a plus de chances d'atteindre réellement ses buts.

[00:21:31] **Lucian Haas:** Restons sur cette planification de vol et de trajet. Est-ce que tu planifies beaucoup par toi-même, ou est-ce que tous tes vols sont vraiment prévus quand tu pars en itinérance ? Est-ce que tu as des dizaines de points de passage ? Oui, pas des dizaines,

[00:21:49] **Oliver Thomae:** mais j'ai quand même 10 à 15 plans de vol sous la main. Comme par exemple le triangle de Mölltal ou celui du Karwendel. Là, j'ai déjà beaucoup planifié. J'ai préparé mes listes Excel, qui sont basées sur des points de passage. Et avec tous les conseils et astuces qu'on reçoit de son entourage, des vidéos YouTube et tout ça, j'ai essayé de tout mettre par écrit.

[00:22:20] Et j'essaie déjà de procéder ainsi. Mais tu le sais bien, il faut toujours rester flexible. Il faut être flexible en vol. On ne sait jamais comment le vent ou la thermique vont évoluer. C'est pourquoi je dirais que le fait de suivre vraiment le plan de vol ou d'atteindre l'objectif que je m'étais fixé, c'est plutôt pour 10 ou 20 % du temps. Mais malgré tout, je pense que ça a du sens de bien planifier à l'avance. Par contre, il y a aussi des pilotes. Je me suis justement entretenu hier avec quelqu'un qui a fait le triangle du glacier ici dans la région. Il n'a pas du tout beaucoup planifié. Il a regardé les prévisions météo, mais il ne s'est pas fixé de point de passage ou quoi que ce soit, il est juste parti comme ça.

[00:23:06] Il y a le mode poursuite dans le trace XC. Il l'a activé, il a suivi d'autres pilotes en quelque sorte, mais il n'a pas fait de grande planification de vol. Donc, il y a les deux extrêmes. Il y a des gens comme moi, je pense, beaucoup qui font de la planification de vol. Mais il y a aussi des pilotes qui volent très bien, qui font simplement

[00:23:25] **Lucian Haas:** ...just fly off. From the flight plans I can at least see in your blog, I don't assume you've described all your planned flights there or that they can be seen as a graphic. But you mentioned the Mölltal triangle earlier, so from Greifenburg then around the Kreuzegg group. I looked at that image and thought, wow, what are all these waypoints. Yes, you really have all the intermediate points. So not just the corners of such a triangle. And say, maybe a key point where you know, I have to turn up at least 1000 meters over Grad or whatever. Instead, you've also basically included all the mountains in between or whatever else.

[00:24:10] Est-ce que tu voles vraiment en suivant tous ces points de passage, ou est-ce que c'est juste une aide pour ta planification, pour mieux retenir les noms ou quelque chose comme ça ? Oui, exactement. Je dirais que c'est plutôt

[00:24:24] **Oliver Thomae:** une aide pour moi. Pour la planification de vol, c'est-à-dire que je ne vole pas vraiment chaque point de passage avec précision, je ne le fais pas. Mais c'est une aide pour la planification. Je pense aussi que c'est, disons, excessif pour le pilote de cross-country un peu avancé. Mais pour le débutant, je dirais que ça a tout à fait son sens, que de se fixer des points de passage vraiment assez courts. Peut-être cinq kilomètres, cinq à

[00:24:51] **Lucian Haas:** dix kilomètres. Donc, en gros, toujours une fois pour tourner et une fois pour la finale. Que l'on dise qu'on vient vraiment de ce point de passage, que l'on prendra probablement aussi comme point de thermique, où tu te dis : là, je veux tourner, et ensuite je veux pouvoir planer jusqu'au suivant pour pouvoir y remonter, pour pouvoir y tourner aussi. Et ça, en gros, d'un point de passage à l'autre. Oui, exactement. Mais ça...

[00:25:12] **Oliver Thomae:** Le problème, c'est qu'on ne voit pas cette planification de vol... enfin, on la voit comme une route sur le XC-Track, mais on n'a pas toutes les notes qu'on a prises en tête pendant le vol. Et là, il n'y a qu'une question, je me pose des réflexions en ce moment sur la meilleure façon de faire pour pouvoir consulter ces notes d'une manière ou d'une autre sur le XC-Track. Mais je n'ai pas encore trouvé de solution convenable. Ce serait génial de pouvoir afficher sur l'écran tous ces conseils qu'on reçoit de son cercle d'amis, de YouTube et tout ça. Je suis encore en train de chercher. On va voir si je trouve une solution.

[00:25:53] **Lucian Haas:** Ouais, on peut aussi afficher différents sites internet. Tu pourrais carrément afficher ton propre site web ou mettre une liste Excel quelque part, en disant qu'elle sera appelée en ligne et qu'elle passera automatiquement à la suite ou je ne sais quoi.

[00:26:07] **Oliver Thomae:** Ouais, c'est un truc du genre, oui. Malheureusement, j'ai déjà expérimenté avec ces fichiers de waypoints, avec KML ou peu importe comment ils s'appellent. Mais là, on ne peut afficher qu'une seule ligne et c'est un peu peu. Il faudrait trouver une solution pour pouvoir afficher plusieurs lignes au-dessus de la carte. Ouais, là il faut vraiment... enfin, un fichier Excel, c'est difficile à manipuler en vol. J'ai du mal à me l'imaginer. Au plus, peut-être une impression, mais c'est aussi un peu compliqué à manipuler. Mais je vais finir par trouver quelque chose.

[00:26:45] **Lucian Haas:** Laisse-toi surprendre. Oui, ou peut-être est-il quand même bien mieux de les garder en tête et de répondre aux questions importantes en conséquence. Oui. Dis-moi, quand tu fais cette planification de vol et que tu fixes tous ces points de passage là, est-ce que ce sont toujours simplement les sommets des montagnes que tu indiques, ou est-ce que tu planifies vraiment en te disant : je regarde où sont les classiques, donc je télécharge aussi toujours d'autres vols, où ont-ils décollé, pour savoir où sont les points de thermique classiques et je les enregistre ensuite comme points de passage ? Alors, combien de travail préparatoire y a-t-il pour que ta planification soit une planification correcte ? Environ combien ?

[00:27:20] **Oliver Thomae:** C'est ça. Donc c'est un peu plus tranquille. Je dirais que c'est mixte. Mais il est pertinent, je dirais, de survoler les points de thermique. Les connus, que l'on peut par exemple extraire du système KK7.

[00:27:35] Mais il y a aussi, disons, des montagnes marquantes et ce genre de choses, qu'on peut enregistrer comme points de passage pour ensuite les survoler. En tout cas, j'ai assez de mal à m'y mettre, alors que d'autres pilotes réussissent probablement mieux à s'intégrer là-dedans.

[00:27:53] J'ai toujours un peu de mal à reconnaître, disons, les montagnes qu'on a peut-être vues avant sur Google Maps ou ailleurs, ou sur la Streetmap en haut.

[00:28:03] **Lucian Haas:** Donc, t'es le genre de mec qui aime les listes, les puces et tout ça.

[00:28:08] **Oliver Thomae:** Exactement, oui. J'aime bien tout planifier au mieux. J'ai aussi travaillé comme chef de projet pendant des années et là aussi, il faut beaucoup planifier, beaucoup anticiper. Peut-être que ça arrive...

[00:28:22] **Lucian Haas:** ... ça vient de là. Oui. Ce qui m'a aussi frappé dans ton blog, et tu l'écris aussi très ouvertement, c'est que certains des textes sont créés avec une IA. Ou alors tu utilises une IA pour les retravailler, les embellir ou autre chose. Un exemple que j'ai trouvé particulièrement remarquable, c'est quand tu as repris la discussion actuelle sur le vol en compétition, là où on se demande si les compétitions ne devraient pas être uniquement pratiquées avec des aile en C à l'avenir. Il y a eu... Mhm. Un gros post de Paul Tackerts qui a vraiment fait de la propagande là-dessus sur Facebook, il a écrit pour ça et a dit que ce serait beaucoup plus sûr, que les gens s'amuseraient plus, et tout le reste. Et ensuite, tu as fait un post, tu as utilisé une IA et tu as pratiquement fait résumer par l'IA tous les commentaires qui ont été postés sous le post de Paul Tackerts sur Facebook, je crois, pour en extraire les points les plus importants.

[00:29:18] Et c'est juste une longue liste bien ordonnée de ces commentaires. Est-ce une manière dont tu aimes aborder les choses ?

[00:29:30] **Oliver Thomae:** Alors, je vois les choses assez critiquement avec l'IA et ce post n'est pas très bien réussi à mon goût. Je veux dire, on peut faire ce résumé, mais je ne pense pas qu'il soit vraiment réussi. J'aurais préféré, disons, le faire à la main ou peut-être avoir un premier résumé par l'IA, mais j'aurais alors dû le retravailler énormément à la main. Ce que je n'ai pas fait dans ce cas précis. Donc, je vois les choses avec l'IA, je ne suis pas vraiment un grand fan. Il y a bien sûr des cas d'utilisation où elle aide vraiment, par exemple pour traduire de l'allemand vers l'anglais. Mais pour des trucs comme ça, enfin, on peut se faire aider, mais on ne doit pas se reposer sur l'IA. Pour moi, on en est encore loin, mon

[00:30:17] **Lucian Haas:** Mon avis. Chez moi, ça a aussi donné l'impression que tu es quelqu'un qui aime mettre de l'ordre. Donc si quelqu'un dit : « Je vais utiliser l'IA pour trier tout ce désordre de commentaires et les classer par sous-thèmes, par exemple ». C'est vrai, oui. C'est correct. Comment ce sens de l'ordre s'exprime-t-il dans ton aéromodélisme ? Peut-être que j'essaie de planifier à l'avance.

[00:30:49] **Oliver Thomae:** C'est un point, je dirais. Le fait que j'aie toujours mon équipement en ordre. Que tout soit bien trié et que je ne prenne vraiment que ce dont j'ai besoin ou probablement besoin. Exactement.

[00:31:04] **Lucian Haas:** J'ai aussi vu ça sur ton blog. Tu as une liste Excel où tout ton équipement, tout ce que tu possèdes, est répertorié avec tous les poids exacts et tout ça. Et ensuite, je crois que tu n'as plus qu'à cliquer et tu peux voir à la fin, d'accord, mon sac va peser 15,7 kilos ou quelque chose comme ça.

[00:31:21] **Oliver Thomae:** Oui, ça c'est plutôt pour le hike and fly. Là, on essaie d'économiser chaque gramme. Mais j'ai peut-être un peu exagéré sur ce coup-là. C'était au début de mon activité de blogueur. Si c'est pertinent ou pas, c'est une autre question. Mais c'est une information qui est importante pour nous, les pilotes de parapente, de savoir avec quel poids de décollage on est en route. C'était donc une idée que j'ai suivie à l'époque. Mais ça fait un moment que je ne l'ai plus fait. Mais c'était une idée que j'avais. J'essaie déjà de planifier autant que possible à l'avance. C'est aussi une question de sécurité au final. Plus on planifie à l'avance, plus on est en sécurité dans les airs à la fin.

[00:32:07] Je ne suis pas vraiment du genre aventurier, je préfère essayer de planifier autant que possible à l'avance, dans la mesure du possible pour nous. Mais il y a toujours une part d'incertitude. C'est aussi ce qu'il y a de beau dans notre sport. C'est ce qui le rend intéressant : le fait qu'on ne puisse pas tout planifier à 100 % et qu'il reste une part d'incertitude. Mais autant que possible...

[00:32:33] **Lucian Haas:** anticiper à l'avance.

[00:32:36] Si tu as ce capteur d'ordre et que tu dis en même temps qu'on se confronte à un air chaotique — du moins à petite échelle, à grande échelle il y a certainement des schémas que l'on peut reconnaître à nouveau et tout ça. Est-ce quelque chose qui te pose problème ? Parce que tu dis que tu comprends les schémas, que tu essaies constamment de trouver l'ordre sans y parvenir, mais que c'est justement ça qui t'attire ? Ou qu'est-ce qui t'attire dans ce vol, au bout du compte ?

[00:33:11] **Oliver Thomae:** Alors pour moi, c'est ce côté typique que beaucoup d'autres pilotes recherchent aussi, cette liberté, cette indépendance dans les airs, c'est ça qui m'attire. Et avec l'incertitude résiduelle, je dois juste accepter qu'on ne peut pas tout planifier à 100 % à l'avance, ça fait aussi partie du charme. Mais j'essaie de le minimiser. Mais pour moi, le charme du parapente, c'est clairement qu'on a généralement son propre engin, que la liberté dont on profite est toujours là ; beaucoup se plaignent du sujet du droit aérien, mais on profite vraiment encore d'une grande liberté. Nous, les parapentistes, c'est ça le charme pour moi.

[00:33:58] Et ces différentes variantes comme le Hike and Fly ou le vol de distance, il y a vraiment un tel champ d'action chez nous qu'on ne s'ennuie probablement jamais.

[00:34:10] **Lucian Haas:** Tu m'as dit tout à l'heure que tu avais commencé par le vol à voile il y a 30 ans. Et pour autant, je ne suis pas un voltigeur à voile, je n'ai fait qu'un vol d'essai une fois, mais d'après ce que j'en vois, les voltigeurs à voile sont encore plus, entre guillemets, des pilotes classiques, qui sont plus préparés et tout ça. Nous, les parapentistes, on est souvent, comme tu dis, ceux pour qui l'un voit ça comme une aventure, il va voler le triangle des glaciers, mais dit : « je vais juste suivre un peu derrière, mais je ne me suis pas vraiment préparé ou quoi ». C'est comme ça que beaucoup de parapentistes abordent le vol, ils se disent que ça a l'air flyable, ils vont au décollage, ils se lancent, mais ils n'ont pas vraiment réfléchi. Ils se baladent un peu dans les airs ou quelque chose comme ça. Si tu es quelqu'un qui aime l'ordre, pourquoi as-tu arrêté le vol à voile ?

[00:34:57] Oui, en

[00:34:59] **Oliver Thomae:** En règle générale, on n'a pas son propre équipement, donc peu de gens peuvent se permettre d'avoir leur propre planeur. Il faut toute une équipe pour simplement décoller, selon que l'on fait un remorquage motorisé ou qu'on est hissé par une grue. Et j'aime le fait d'avoir cette liberté. S'il fait beau, je peux voler, je peux prendre mes congés, alors je peux simplement aller à la montagne et décoller quand la météo est bonne. En planeur, on n'a pas vraiment cette liberté à ce point-là.

[00:35:33] **Lucian Haas:** Est-ce que tu dirais que tu as appris quelque chose en vol à voile qui te sert aujourd'hui en parapente ? Absolument. Enfin, ces...

[00:35:41] **Oliver Thomae:** La gestion de la thermique, par exemple, c'est quand même une problématique assez similaire, celle de centrer les thermiques. Puis il y a le gros sujet du droit aérien, que j'ai parfois négligé entre-temps. On avait un instructeur de haut niveau à l'époque, il nous a vraiment sensibilisés au droit aérien. Et ça m'a beaucoup servi. J'ai beaucoup transposé ça. J'ai fait une pause. J'ai été en planeur pour la dernière fois en 2004, j'ai commencé le parapente en 2008, j'ai eu un trou entre les deux. Mais j'ai beaucoup de choses gardées en tête. Le sujet du droit aérien, ce n'est pas comme si on réinventait tout à chaque fois, ça évolue simplement en permanence.

[00:36:30] C'est pourquoi beaucoup de ce que j'ai appris en 1995 est toujours valable aujourd'hui. Et c'est pour ça que ça m'a beaucoup fait progresser. Mais malgré tout, je suis parfois assez jaloux des planeurs ; quand on se donne du mal, quand on ne sait pas exactement si on va réussir à franchir la vallée, et qu'eux, ils passent au-dessus d'une large vallée en 10 ou 20 secondes. Là, je suis déjà...

[00:36:58] **Lucian Haas:** jaloux des gars. Oui, mais ils peuvent aussi faire 1000 kilomètres dans les Alpes, ce que nous ne pouvons pas faire. Il faut toujours mettre les choses en perspective. En même temps, on a le vent de face et on peut voler si près du terrain et se poser quelque part en haut, aller pisser rapidement et repartir aussitôt, ce qu'un planeur ne peut absolument pas faire. Il doit toujours craindre entre-temps s'il trouvera seulement une zone d'atterrissage décente dans les Alpes.

[00:37:21] **Oliver Thomae:** Oui, ce qui m'agace pas mal chez nous, les parapentistes, c'est justement ces secousses, ces turbulences auxquelles on est souvent exposé. Ça finit par être assez pénible. Là, je suis déjà jaloux des planeurs. Évidemment, rien qu'à cause de la masse qu'on a dans un planeur, ce n'est pas du tout aussi turbulent que ce que nous, les parapentistes, on ressent.

[00:37:45] **Lucian Haas:** À propos des secousses et des turbulences et tout ça. J'ai vu que pendant un moment, tu as volé avec des ailes C. Je crois que du Gin une fois et puis Ozone avec l'Alpina. Mais ensuite, tu es repassé sur une aile B. Je crois que maintenant tu voles avec une Advanced Jota DLS ou quelque chose comme ça. Pourquoi ? Est-ce que c'était vraiment à cause de ces secousses ?

[00:38:08] **Oliver Thomae:** Non, enfin oui. À Bonanza, j'habitais encore en plaine. Là, tout allait bien, je m'en sortais plutôt bien. Mais si je n'ai pas piloté de grandes ailes de haute montagne, je me suis réinstallé dans les Alpes fin 2019. Et avec le Bonanza, j'étais complètement dépassé. Je ne faisais plus que ramer, en fait, j'étais accroché aux freins. Complètement dépassé. Je l'ai vendu assez rapidement. Je le classerais plutôt en High C. Ensuite, je me suis dit, "bon, achète un Alpina". Avec celui-là, je devrais normalement m'en sortir. Je le classerais plutôt en Low C. Mais il n'est jamais rien arrivé de grave non plus.

[00:38:55] Je me sentais tout simplement mal à l'aise sous l'aile. J'avais toujours cette sensation de vide quand ça devenait un peu plus turbulent.

[00:39:05] Et là, à un moment donné, j'ai fini par choisir le High B. Donc j'ai redescendu. Je pense que c'est un pas assez important de passer du B au C. C'est pour ça que j'ai fait marche arrière et je suis repassé sous le Jota. Même si c'est évidemment plus communicatif, je me sens quand même beaucoup plus à l'aise sous celui-ci.

[00:39:27] **Lucian Haas:** aile B. On dit toujours que j'ai rétrogradé. Est-ce que tu l'as vécu comme une rétrogradation, toi ? Est-ce que ça a un peu touché ton ego de dire : je ne peux plus voler une aile C, je repasse sur une aile B ? Est-ce que c'était aussi pour toi une sorte de retour en arrière ? Est-ce que ça...

[00:39:45] **Oliver Thomae:** Je ne peux pas le dire comme ça. C'est juste que, je pense, je ne suis toujours pas dans une situation où j'exploite du tout le potentiel d'une voile High B. Je n'en suis pas encore loin. Si un jour, si j'y arrive, je vole à 100 kilomètres, on pourra alors dire que j'ai exploité le potentiel de la High B. Mais ce n'est pas du tout mon cas pour l'instant. Et de ce point de vue, ce n'est pas vraiment une régression, c'est juste une différence de catégorie. Ou "différence de catégorie" n'est pas non plus le bon terme. C'est juste que je suis passé de C à B.

[00:40:22] **Lucian Haas:** Pourquoi avais-tu choisi une aile de classe C à l'époque ? Je veux dire, si tu dis que tu n'avais pas encore volé 200 kilomètres à ce moment-là ou quelque chose comme ça. C'était juste l'envie de performance. Ou c'était quoi ?

[00:40:32] **Oliver Thomae:** Exactement. Oui, je pense qu'il arrive à beaucoup de pilotes que, quand ils n'obtiennent que des performances médiocres et qu'ils sont soumis à ces idées reçues, ils se disent : « Je vais quand même m'acheter une aile de classe supérieure et je deviendrai un pilote capable de voler sur des distances plus longues et plus grandes ». Et c'était une idée reçue. Clairement. Donc pour moi, ça ne s'applique pas. Ça ne s'applique bien sûr qu'à moi. Avant tout, c'était une idée reçue. Et exactement, tant que je n'ai pas encore exploité le potentiel de la High B, je ne passerai pas non plus à la classe CE.

[00:41:12] **Lucian Haas:** Tu as mentionné tout à l'heure,

[00:41:15] Avec ce Bonanza, tu étais d'abord dans les plaines et tu es resté dans les plaines. Tu as pris l'avion. Tu habitais à Wiesbaden, si je ne m'abuse. Oui. Mais tu as déménagé à Munich il y a quelques années. Mhm. Lors de ce déménagement, tu avais déjà, si j'ai bien calculé, je crois que tu avais déjà 54 ans. Aujourd'hui, tu en as 59. Est-ce que tu es allé à Munich pour l'aviation ?

[00:41:38] **Oliver Thomae:** Non. Il y avait plusieurs raisons. Enfin, je voulais simplement me réorienter professionnellement, comme on dit si joliment. Mes beaux-parents habitent près de Munich. Et, par hasard, les Alpes sont juste à côté. C'était un petit "plus", pour ainsi dire. C'est pour ça que la décision m'est venue plus facilement.

[00:41:57] la décision m'est alors tombée plus facilement.

[00:42:01] **Lucian Haas:** Alors, tu as 54 ans, ou trois, je ne sais plus exactement quel âge tu avais, mais mathématiquement, tu devrais avoir eu 54 ans. Ce n'est pas forcément un âge où l'on s'intègre rapidement dans un nouvel endroit. Comment ça s'est passé pour toi à Munich ? Ou est-ce que le parapente t'a peut-être même aidé ?

[00:42:20] **Oliver Thomae:** Oui, ça m'a aidé. Oui, je suis en quelque sorte devenu membre du club de parapente local, le bodenlosen, au 1er janvier 2020. Et pour établir des contacts. Entre-temps, je connais beaucoup de gens dans le club. Du coup, je m'y sens bien. Donc, le déménagement n'a pas été un gros problème pour moi. Je vais aussi, je rentre toujours parfois au pays pour voir ma mère. Et des amis, et tout ça. Donc ce n'est pas un sujet pour moi. Tu voles encore parfois au pays ? Non, plus du tout. Je ne suis même plus au courant parfois quand je vais dans le Taunus. Et ça me va très bien comme ça. Si je vole, alors je vole ici dans les Alpes. Ça me plaît plus.

[00:43:06] Enfin, le vol en plaine n'a pas vraiment super bien fonctionné. Même si ça reste fascinant. J'essaie toujours de temps en temps de voler du Braunegg vers la plaine. La vie ne nous facilite pas la tâche, avec le vent bavarois qu'il faut affronter en face. Mais voler en plaine, ça reste fascinant.

[00:43:29] **Lucian Haas:** Comment ça va se passer pour la suite ? Est-ce que tu vas continuer à développer et à gérer Adnubis ? Et côté aviation, quels sont tes projets ?

[00:43:40] **Oliver Thomae:** Adnubis va continuer en tout cas. Ça me fait encore beaucoup de plaisir d'y travailler. J'aimerais en faire plus. J'ai une énorme collection de sujets sur lesquels je mets régulièrement des informations. Je vais continuer les interviews. Ça a été en pause pendant plusieurs mois, mais je veux absolument continuer. Et des articles comme sur le droit aérien ou tout ce qui est possible. Je ne me fixe aucune limite là-dessus. Ça va continuer en tout cas. Et côté aviation, oui, j'aimerais refermer le triangle du Karwendel. Ce serait plutôt sympa. Les 100 kilomètres, je ne les ai pas encore faits. Ce serait vraiment cool si j'y arrivais. Il y a encore beaucoup de points sur ma liste.

[00:44:25] Voler de Braunegg à Neuschwanstein, c'est encore sur ma liste. Ma liste est assez longue. Voler de Braunegg à Munich, c'est aussi encore sur ma liste. Il y a donc encore beaucoup de sujets que j'aimerais aborder, beaucoup de vols que je veux faire.

[00:44:46] **Lucian Haas:** Ok, 2025, c'était l'année où tu as bouclé le triangle de Mölltal. 2026, c'est peut-être là que tu pourras boucler le triangle de Karwendel. Et puis en 2027, il y aura le vol vers Munich ou quoi que ce soit. Ouais. Oliver, merci de nous avoir raconté ça. Et oui, je ne peux que recommander à tout le monde d'aller voir atnubis.info. Pour les contextes qu'on peut y trouver. Surtout si on s'intéresse à X-Day Track par exemple. Tu as fait énormément de choses là-dessus. Et tu as aussi fait un long séminaire, je crois un webinaire. C'est aussi disponible sur YouTube. Je mettrai le lien dans les notes de l'épisode pour que les gens puissent s'y plonger. Je pense qu'on peut encore apprendre pas mal de choses de ta part en tant que Krickeli, qui s'est aussi beaucoup plongé dans les techniques pour tirer un maximum de X-Day Track.

[00:45:38] Je ne voulais pas aborder ça de manière aussi détaillée ici dans le podcast, parce que c'est toujours un peu difficile de tout raconter sans images et tout ça. C'est pour ça que je me contente de la recommandation. Les gens, allez voir ça aussi. Oliver, merci beaucoup. De rien.

[00:45:54] **Oliver Thomae:** C'était un plaisir. C'était très intéressant de voir les coulisses et comment tu fais ça. Je ça, je l'ai trouvé vraiment intéressant. Super.

[00:46:07] **Lucian Haas:** Voici à nouveau l'adresse du blog d'Oliver Thome : adnubes.info. Si cet épisode de Podz-Glitz vous a plu, n'hésitez pas à laisser un commentaire sur Looglides ou une évaluation 5 étoiles sur la plateforme de podcast que vous utilisez. Et si vous voulez écouter encore plus d'histoires inspirantes venues de l'univers du parapente, abonnez-vous à Podz-Glitz sur votre podcatcher préféré pour ne manquer aucun épisode. De plus, devenez un soutien de mon travail. Sur le Gleitschirm-Blog looglides.blogspot.com, vous trouverez sous la rubrique "Fördern" toutes les infos et liens nécessaires pour continuer à soutenir ce projet avec une contribution financière, grande ou petite, que vous choisirez librement.

[00:46:52] Merci à tous les contributeurs. Décollez tôt, atterrissez tard, volez loin, mais restez en sécurité. À bientôt, votre Lucia.