

Der kolumnist

Podz-Glidz 191 — Robert Kubin

Published	2026-07-24
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/podz-glidz-191-der-kolumnist
Duration	01:22:15
Speakers	Lucian Haas, Robert Kubin
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0191-der-kolumnist-robert-kubin.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	20 correction(s) applied

Contents

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

Deutsch

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

Show notes

Jede Woche hält Robert Kubin der Szene in der „FreitagsTHERMIK“ den Spiegel vor. Wie hat das seine Sicht aufs Fliegen verändert?

Wer das Thermik-Magazin abonniert hat und dort im Impressum nachschaut, der findet Robert Kubin neben dem Herausgeber Norbert Aprissnig als Geschäftsführer Marketing und Anzeigen. Auch wenn das für das Magazin sicher ein wichtiger Part ist, um am Markt bestehen zu können, spielt Robert für die Gleitschirmszene aber an anderer Stelle eine vielleicht prägendere Rolle.

Seit knapp fünf Jahren veröffentlicht er jede Woche am Freitag eine Online-Kolumne namens FreitagsTHERMIK. Man kann sie als Email-Newsletter abonnieren oder über den Facebook Account des Thermik Magazins verfolgen.

Was Robert dort liefert, ist auf seine Art einzigartig und wertvoll. In kurzen Essays räsoniert er über die verschiedensten bewussten und unbewussten Denk- und Handlungsweisen der Gleitschirmflieger. Er stellt provokante Fragen, beschreibt kuriose Beobachtungen an Startplätzen, erzählt von eigenen Fluglüssen und Zweifeln und hält so seinen Lesern immer wieder auch einen Spiegel vor. So stößt er Gedanken an, über das Warum, das Wie und mit welchen Zielen wir eigentlich in die Luft gehen.

In dieser Episode 191 von Podz-Glitz spreche ich mit Robert Kubin nicht nur über seine Intention mit der Freitags-Thermik. Es geht auch um die Frage, wie er dadurch, dass er sich ständig auf einer Meta-Ebene mit der Fliegerei auseinandersetzt, zu einem anderen, im Wortsinn selbst-bewussteren Piloten geworden ist.

Ein weiteres Thema ist die Digitalstrategie der Thermik. Robert erzählt, wie sich der Verlag mit zusätzlichen Angeboten – neben dem Magazin, das seit Jahresanfang nur noch online erscheint – eine breiter aufgestellte Online-Plattform für die Gleitschirmszene aufbauen will.

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: That's the One | Künstler: Ryan McCaffrey_Go By Ocean

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=pPdql6rAtUo>

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/0029VaBVs05CHDynzdlJIU34>
 - 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 Robert Kubin:

- Archiv der FreitagsTHERMIK: <https://www.thermik.at/freitagsthermik/>
- Plattform Thermik.cloud: <https://thermik.cloud/>
- Thermik-Magazin auf Facebook: <https://www.facebook.com/thermikmagazin>
- Robert Kubin auf Instagram: <https://www.instagram.com/snoody/>

Transcript

[00:00:02] **Robert Kubin:** Ich bin da ein bisschen gebrandet. Ich habe meinen ersten 10 -Kilometer -Flug, den ich gemacht habe, das habe ich ganz stolz und voller Euphorie einem eingesessenen Piloten damals in meiner Community erzählt und gesagt, 10 Kilometer, das ist doch kein Streckenflug. Und das habe ich tagelang beschäftigt. Und ich finde, dass genau die gegenseitige Reaktion genau die richtige ist. Nicht gespielt, nicht aufgesetzt, aber das ist toll. Das ist geil. Und das ist etwas, was wir vielleicht auch viel zu selten machen.

[00:00:41] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz -Podcast. Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens. Heute mit Robert

[00:00:50] **Robert Kubin:** Kubin. Und

[00:00:52] **Lucian Haas:** ich bin Luzern Haas.

[00:00:56] Wer das Thermik -Magazin abonniert hat und dort im Impressum nachschaut, der findet Robert Kubin neben dem Herausgeber Norbert Apresnik als Geschäftsführer Marketing und Anzeigen. Auch wenn das für das Magazin sicher ein wichtiger Bart ist, um am Markt bestehen zu können, spielt Robert für die Gleitschirm -Szene aber an anderer Stelle eine viel prägendere Rolle. Seit knapp fünf Jahren veröffentlicht er jede Woche am Freitag eine Online -Kolumne namens Freitagsthermik. Man kann sie als E -Mail -Newsletter abonnieren oder über den Facebook -Account des Thermik -Magazins verfolgen. Das, was Robert dort liefert, ist auf seine Art einzigartig und wertvoll. In kurzen Essays resoniert er über die verschiedensten bewussten und unbewussten Denk - und Handlungsweisen der Gleitschirmflieger.

[00:01:45] Er stellt provokante Fragen, beschreibt kuriose Beobachtungen an Startplätzen, erzählt von eigenen Flugklüsten und Zweifeln und hält so seinen Lesern immer wieder auch einen Spiegel vor. So stößt er Gedanken an über das Warum, das Wie und mit welchem Ziel wir eigentlich in die Luft gehen. In dieser Episode 191 von Podz-Glitz spreche ich mit Robert Kubin. In dieser Episode 191 von Podz-Glitz spreche ich mit Robert Kubin. Robert Kubin spricht mit der Gleitschirm -Szene nicht nur über seine Intention mit der Freitagsthermik. Es geht auch um die Frage, wie er dadurch, dass er sich ständig auf einer Meta -Ebene mit der Fliegerei auseinandersetzt, zu einem anderen, im Wortsinn selbstbewussteren Piloten geworden ist. Ein weiteres Thema ist die Digitalstrategie der Thermik. Robert erzählt, wie sich der Verlag neben dem Magazin, das seit Jahresanfang nur noch online erscheint,

[00:02:35] mit zusätzlichen Angeboten eine breitere Online -Plattform für die Gleitschirmszene aufbauen wird. Solche hintergründigen Gespräche kann ich dir übrigens nur präsentieren, weil es Förderer gibt, die meine Arbeit an Podcast und Blog finanziell unterstützen. Mach doch mit! Wie das geht, steht im Gleitschirm-Blog Podz-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern.

[00:03:00] Robert, inwieweit fühlst du dich als Flugphilosoph? Das

[00:03:06] **Robert Kubin:** ist ein guter Einstieg. Weniger Philosoph, sondern ich würde mal sagen mehr Flieger -Coach. Und Coach nicht als Berater zu sehen, sondern jemand, der vielleicht ungewöhnliche, provozierende Fragen stellt und zum Nachdenken auch anregen möchte.

[00:03:24] **Lucian Haas:** Wenn diese Podcast -Folge erscheint, wird wahrscheinlich gerade auch von dir die 570. Folge, müsste das sein nach meiner Erzählung, deiner Freitags Thermik erscheinen. Und Freitags Thermik, das ist so im Grunde jeden Freitag lieferst du, ich sag mal, ein Kurz -Essay rund ums Fliegen, wo du immer interessante Themen dort aufgreifst. Als du dieses Projekt begonnen hast, ich meine 570 so Kurz -Essays, das ist schon eine ganze Menge. Was hast du erwartet? Hast du gedacht, dass du so lange da dranbleiben könntest?

[00:03:57] **Robert Kubin:** Okay, da muss ich vorher mal anführen. Also das Projekt wurde nicht von mir gestartet.

[00:04:01] **Lucian Haas:** Die erste

[00:04:02] **Robert Kubin:** Freitags Thermik war tatsächlich die Idee und wurde gestartet von Franz Altmann. Eigentlich ist es Franz Hudler, der hat ja geheiratet und den Namen geändert. Und der hat die Freitags Thermik bis zur Ausgabe, ich glaube 260, 270 etwa betrieben. Also die Hälfte von dem, was wir heute haben. Ein bisschen weniger als die Hälfte. Ja, genau. Und seine Idee war damals Ende der Woche, zu Beginn des Wochenendes sozusagen so einen kleinen Kick, einen Motivationsschub zu transportieren, fliegen zu gehen, vielleicht auch einfach Lust zu machen, den inneren Schweinehund vielleicht auch zu überwinden, dass man sich jetzt in ein Fluggebiet begibt. Der ist ja auch ein sehr, sehr leidenschaftlicher Hike -and -Fly -Pilot und hat es über gut 270 Folgen hinweg betrieben.

[00:04:52] Allerdings und wie es so oft ist bei jemand, der sich so einer regelmäßigen Publikation hingibt, und ich denke, da weißt du natürlich ein Lied davon zu singen, ist das Potenzial ziemlich groß, dass mit der Zeit eventuell auch die Motivation etwas schwindet, dass einem irgendwann einmal die Inhalte vielleicht ausgehen könnten. Und so war es auch bei Franz, der ja bei uns Testpilot und auch Redakteur ist. Aber was die Freitagsthermik betrifft, ja, es gab dann unregelmäßig zum Schluss Freitagsthermiken, teilweise erschienen die dann am Samstag. Und es war eigentlich absehbar, dass die Freitagsthermik auf ein Ende zusteuern könnte. Und das war ungefähr die Zeit, als ich beim Thermik Verlag auch begonnen habe zu arbeiten und mit dazu gestoßen bin.

[00:05:40] Und wir hatten damals bei der Freitagsthermik etwa 5.000 Abonnenten. Und ich habe mir damals gedacht, 5.000 Abonnenten, das ist nicht nichts, das ist schon einiges. Und das würde ich ungern verfallen lassen. Und wir haben dann intern auch darüber nachgedacht, was können wir aus dieser Freitagsthermik machen? Wie stellen wir die vielleicht anders auf? Und im Zuge dessen kam eben eine Neuausrichtung, die nicht nur über vielleicht auch schöne Erzählungen, oder einfache Motivationskicks gearbeitet hat, sondern die tiefergehend mitunter Fragen stellt, die auch zum Nachdenken anregen. Die bei einem Hike and Fly, beispielsweise beim Aufstieg, wo ich mir als Pilot auch Gedanken machen kann.

[00:06:25] Eventuell auch ungewöhnliche Fragen, verstörende, vielleicht auch provozierende. Ich habe das immer betitelt als garantiert subjektiv. Und damit einfach Gedanken, Stöße zu geben, sich über die eigene fliegerische Tätigkeit Gedanken zu machen, sich seiner eigenen Motivation auch vielleicht ein Stückchen mehr Gedanken zu machen und sich damit mit dem Fliegen als solches auch auseinanderzusetzen, was über das hinausgeht, was man vielleicht am Startplatz bespricht oder beim Landebier oder nachher beim Wirt.

[00:06:58] **Lucian Haas:** Weißt du denn jetzt noch, bei welcher Nummer du eingestiegen bist? Wann hast du das übernommen?

[00:07:03] **Robert Kubin:** Ich kann es dir im Moment nicht auf den Punkt sagen, ich glaube 270 etwa.

[00:07:09] **Lucian Haas:** Weißt du denn noch, was dein erstes Thema damals war, mit dem du das übernommen hast?

[00:07:13] **Robert Kubin:** Oh, das kann ich dir jetzt nicht mehr sagen, nein. Ich möchte die wirklich nachschauen.

[00:07:19] **Lucian Haas:** Aber diese Intention, das mit dieser, sagen wir mal, kritischen, na kritisch vielleicht in Anführungszeichen, aber einer gewissen Metabrille auf die Gleitschirmszene zu gucken, diese Intention kommt hauptsächlich von dir. Die hast du eingebracht?

[00:07:33] **Robert Kubin:** Ja, da darf ich oder muss ich vielleicht ein Stückchen ausholen. Ich hatte, das ist ungefähr 16 Jahre her, eine sehr umfassende, intensive Coaching -Ausbildung bei einer Akademie in Wien zum systemischen Coach. Es war zwar dort nie mein Ziel, wirklich als Coach aktiv zu werden, als Business Coach aktiv zu werden, sondern ich habe an dieser Methodik, wie denn Coaching funktioniert, Gefallen gefunden, Interesse gefunden. Für mich war das mehr, eine Art Selbstreflexion und auch eine Selbstfindung. Und zur Erklärung, das Coaching wird ja landläufigerweise gern fehlinterpretiert als etwas,

[00:08:18] eine eigene Art von Beratung. Und es gibt aber einen riesigen Unterschied zwischen einem Berater und einem Coach. Ein Berater ist jemand, der aufgrund einer Aufgabenstellung, einem Gegenüber, aufgrund seiner

Expertise, seiner Ausbildung erklärt, wie etwas funktioniert, wie er seine Ziele erreicht und was er zu tun hat. Und ein Coach macht genau das nicht. Ein Coach setzt sich also mit einem Gegenüber, der als Coachee bezeichnet wird, also als jemand, der gecoacht wird, setzt sich mit dem Gegenüber und fragt zumeist einmal dem seine Ziele aus. Was möchte der erreichen? Wo möchte der hin? Oder was möchte er erhalten? Was möchte er verändern? Und die Annahme beim Coaching ist, dass sowohl die Zieldefinition

[00:09:04] als auch die Lösung in Coaching, also nicht der Coach sagt, wie es geht, sondern der Coachee es eigentlich drinnen hat, nur er kann sich das nicht selber beantworten. Aus verschiedenen Gründen. Weil er einfach in seinem Weltbild und seinen Lebensumständen gefangen ist, weil er ausgerichtet ist, weil er nach Grundsätzen lebt, die auch mit seiner Umgebung zu tun haben. Und dieses Coaching ist ein sehr interessanter Zugang, nämlich eben durch jemand Neutralen, jemand Außenstehenden, der eigentlich nur durch Fragestellungen diese Rahmenbedingungen aufbricht und damit zum Nachdenken anregt. Und genau dieser Zugang ist für mich genau in der Flieger -Szene so interessant, um jetzt also die Kurve zu kratzen zu deiner Fragestellung.

[00:09:52] Denn wir haben es ja in der Flieger -Szene mit vielen, ich sage mal,

[00:10:00] Grundgedanken und Grundsätzen zu tun. Denk mal nur über eine Frage nach, oder die ich erst erwähnen möchte, nämlich wenn es darum geht, um Schirm aufrüsten. Welche Schirmklasse fliege ich? Und es ist, glaube ich, unbestritten, dass sich viele Piloten ihre Persönlichkeit und sich selber darüber definieren, welchen Schirm sie fliegen. Also nicht brauchen sie die Leistung, fliegen sie hauptsächlich beschleunigt, fliegen sie Hunderte von Kilometern Strecke, sondern sie definieren sich, ich bin ein C -Pilot, ich bin ein B -Pilot oder ein D -Pilot oder ein Zweileiner -Pilot. Und sich als Pilot ein ganzes Stück einmal mit dieser Fragestellung zu beschäftigen, ist es das, was ich will? Führt mich das zu einem Ziel?

[00:10:45] Und was ist eigentlich das Ziel?

[00:10:48] Diese Fragestellung stellt ja auch zum Beispiel Paul Guschlbauer in seinem Buch, das du ja auch schon im Podcast besprochen hast, mit der Wanderbird -Strategie.

[00:10:58] Was ist eigentlich der Grund, warum du fliegen gehst? Was ist dein Urkern an Motivation, dass du überhaupt fliegen gehst? Und ist es dann derjenige Schirm oder diejenige Schirmklasse, die mir dazu hilft, dieses Ziel auch wirklich zu erreichen? Und da sind natürlich Ziele nicht nur drinnen, die jetzt sportlicher Natur sein können oder müssen, wie zum Beispiel, keine Ahnung, 300 Kilometer Strecke zu fliegen, sondern da können auch sehr persönliche Gründe aufgedeckt werden, die man sich vielleicht durch eigene Fragestellung nicht beantworten kann. Nämlich, was ist mein Platz in meinem Freundeskreis, in meinem Verein, in meinem Sozietop? Welche Rolle nehme ich dort ein? Wie möchte ich wahrgenommen werden? Und mit solchen Fragestellungen, die ich eben auch in der Freitagsthermik formuliere,

[00:11:48] möchte ich genau diese Glaubensgrundsätze zumindest ein Stückchen ankratzen, aufbrechen und auch eben genau in diese Gedanken hineinführen.

[00:11:57] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt, also wenn man das aus der Coach -Sicht sieht, so wie du das beschreibst, so ein klassischer Coach würde dann aber mit seinem Coachee zusammensitzen, versuchen quasi mit diesen Fragen, ich sage mal eine Resonanz, bei dem anderen hervorzurufen, dass vielleicht neue Ideen auch zum Schwingen beginnen oder die Reflexion dort entsprechend stattfindet. Was aber auch eigentlich dadurch kommt, dass der Coachee, nicht der Coachee, sondern der Coach dranbleibt, in der Form auch mal eine Nachfrage stellt oder merkt, okay, die Seite schwingt jetzt, jetzt zupfe ich nochmal mit der nächsten Frage da ein bisschen dran und guck mal, was dann noch für ein Dreiklang dort rauskommen kann oder so etwas. Das kannst du jetzt mit dieser Kolumne natürlich nicht. Du gibst quasi einmal einen Frageimpuls dort rein oder einen Themenimpuls irgendwo rein, schmeißt den gewissermaßen schriftlich in die Szene,

[00:12:51] aber bekommst nichts direkt zurück, wo du sagen kannst, da kann ich jetzt ansetzen und noch weiter zupfen oder sowas. Fehlt dir das manchmal?

[00:12:59] **Robert Kubin:** Mir fehlt es ganz klar. Ich muss dazu auch sagen, ich bin mir vollkommen dessen bewusst, dass das kein Coaching -Prozess ist. Das beginnt schon zu Beginn, denn eigentlich beginnt ein Coaching mit der

Fragestellung, wo soll es denn hingehen, was ist das Ziel? Und natürlich weiß ich jetzt die Zielvorstellungen gegenüber der Freitagsthermik -Lesenden, der Piloten, die so unterschiedlich sind wie die Anzahl der Piloten, die das auch lesen. Ich kenne diese Zielvorstellungen nicht und kann dementsprechend jetzt keinen Coaching -Prozess abwickeln. Aber mir geht es nur um diese Intervention eigentlich. Einmal einfach diesen Gedankengang auch anzuregen. Wenn wir tatsächlich weitergehendes Interesse an diesem Prozess finden, dann wird er wahrscheinlich auch vielleicht andere suchen oder sich mit anderen austauschen, vielleicht sogar mit einem Coach austauschen und sagen, was sind meine Ziele und was können wir daran arbeiten,

[00:13:59] um diese auch zu erreichen. Aber mir geht es gar nicht darum, diesen Coaching -Prozess wirklich durchzuführen. Wie gesagt, mir geht es darum, was ich übrigens nicht nur in der Freitagsthermik mache, sondern mitunter auch am Startplatz, wenn wir beim Paravating sind, mal mit Fragen auch hineinzugehen. Ja, wie gesagt, mitunter auch verstörende Fragen. Verstörend meine ich, dass es sowohl als Reaktion auf die Freitagsthermik, aber auch am Startplatz ohne Weiteres auch Piloten gibt, die sagen, das ist jetzt eine Blödsinn. Oder das stinkt überhaupt nicht. Oder das geht dich gar nichts an. Geht mir vielleicht auch nichts an. Nur die Fragestellung ist so interessant. Und spätestens die Reaktion, auch wenn es eine abwehrende gibt, ist eine Reaktion. Und ich liebe das.

[00:14:44] Du liebst

[00:14:45] **Lucian Haas:** es. Wenn du jetzt mal so ein bisschen rekapitulierst von deinen, wenn du bei 270 übernommen hast, das sind dann jetzt auch schon fünf Jahre wahrscheinlich Freitagsthermik, die du jetzt so ungefähr schreibst. Wenn du das mal so rekapitulierst, welche Themen, die du dort mal aufgegriffen hast, waren denn so die kontroversesten, wo du gemerkt hast, da habe ich wirklich einen Nerv getroffen. Ich kriege unheimlich viele vielleicht E -Mails da drauf oder Kommentare auf Facebook oder über welche Kanäle das dann halt zu dir zurückgespiegelt bekommst. Es gibt sicherlich manche Folgen, da bekommst du kaum Resonanz und andere, wo dann richtig viel kommt. Weißt du noch, mit was du eigentlich so richtig mal so einen Nerv getroffen hast, wo du sagst, hey, das war wohl die richtige Frage.

[00:15:29] Also

[00:15:30] **Robert Kubin:** wo es regelmäßig sehr viele Antworten kriegt und Antworten bedeutet, wir verbreiten ja die Freitagsthermik auch auf Facebook, auf der Facebook -Page schon vom Thermit -Magazin. Insofern gibt es die Kommentarmöglichkeit, aber wir erhalten auch sehr, sehr viele Rückmeldungen per E -Mail. Eigentlich der überwiegende Teil wird per E -Mail zurückgeschrieben. Die meisten Reaktionen finden statt, wenn es um den Leistungsgedanken geht und da sind zwei Ausprägungen. Das eine ist nämlich, was Material betrifft, insbesondere wenn es um Schirme geht. Also die Fragestellung, ich sage es mal so, ein Aspekt, sind Zweileiner jetzt mehr eine Definition der Persönlichkeit oder ist das wirklich etwas, was ausgeflogen wird von den Piloten?

[00:16:17] Ist das ein Trend sozusagen, der wirklich eine sportliche Notwendigkeit hat oder definieren sich viele Piloten über das? Da gibt es viele Rückmeldungen, nämlich die eine Seite, die hier vehement sagt,

[00:16:34] in Form der Freitagsthermik oder auch vielleicht andere Personen wollen diese Entwicklung schlecht machen, verhindern, wollen das vielleicht auch irgendwie in ein schiefes Licht bringen. Aber es gibt sehr, sehr viele Reaktionen, die das auch bestätigen, die sagen, ganz gezielt folge ich diesen Trend nicht. Ich bin total glücklich, weil ich auf High B war und bin wieder auf High A zurückgekommen. Und ich fühle mich da bestätigt und endlich jemand, der hier aufsteht und sagt, das ist super und hat seine Daseinsberechtigung und ich fühle mich da richtig wohl drinnen. Also es geht um Schirmmaterial, aber auch Leistungsgedanken, die ich anspreche, wenn es zum Beispiel um Wettbewerbe geht. Auch hier, ich bin jetzt kein Kritiker, was Bewerbe betrifft.

[00:17:23] Allerdings ja, durch die Fragestellungen, die ich aufwerfe, möchte ich auch sagen, dass wir wissen, wie interessiert sind eigentlich, ist eigentlich die Pilotenschaft, was Wettbewerbe betrifft. Und da rede ich nicht nur von einem Red Bull, was vielleicht entsprechende Verbreitung hat, sondern wie viele Menschen haben wirklich Interesse an einem PWC oder an anderen Wettbewerben. Wie viel folgen dem? Wie viel fiebern damit? Ist das etwas, was auch innerhalb der Pilotenschaft wirklich eine Verbreitung hat? Und auch hier kriege ich sehr kontroverse Rückmeldungen.

[00:17:54] **Lucian Haas:** Würdest du sagen, die Gleitschirmszene allgemein ist zweigeteilt, was das betrifft? Also es gibt so die leistungsorientierten, leistungshörigen, leistungsblickenden Flieger und es gibt die Hobbypiloten, die

eigentlich sagen, ich will nur mal ein bisschen in die Luft. Und klar werden die immer auch durch diesen Dunstkreis, dass es diese Diskussion um ABC und Zweileiner oder nicht und so was gibt. Natürlich berührt einen das, aber eigentlich würden die am liebsten das hinter sich lassen oder sagen, das brauche ich gar nicht, wenn ich ganz ehrlich bin, ich will nur meinen Feierabendflug machen oder ich bin froh, wenn ich mal eine Stunde am Hausberg ein bisschen rumgegendelt bin und habe zweimal aufgedreht und dann bin ich schon glücklich und mehr brauche ich eigentlich gar nicht, wenn ich es mir selber gegenüber eingestehe.

[00:18:43] Und dass wir wirklich so etwas haben wie zwei Parallelszenen, die sich als Gesamt -Gleitschirmszene dann so zusammenfinden.

[00:18:51] **Robert Kubin:** Also ich würde jetzt einmal keine Spaltung sehen oder zwei Lager, sondern es gibt wirklich eine Bandsbreite. Und vielleicht ist die Bandbreite tatsächlich so groß wie die Anzahl der Piloten, die das lesen oder sich vielleicht eben durch meine Fragestellungen ausgelöst Gedanken machen. Ich sehe es zumindest an den Rückmeldungen. Es gibt natürlich, ich möchte nicht sagen Extreme, aber es gibt Lager, die halt das eine oder das andere Ende des Spektrums stark vertreten. Aber es gibt auch viele Rückmeldungen, die sagen, ich stimme dir ja grundsätzlich zu, aber im folgenden Aspekt, da sehe ich etwas anders, die sich also irgendwo vielleicht in einem Mittelbereich eher bewegen. Ich drücke es mal so aus, mir gefällt diese Bandsbreite enorm gut, weil ich der ganz starken Überzeugung bin, dass gerade bei so einer Sportart und so einem Hobby wie dem Gleitschirmfliegen eine sehr individuelle Ausprägung,

[00:19:51] wie betreibe ich es und was bekomme ich davon und was ist meine Motivation, und wie lebe ich es aus und wie darf ich es auch ausleben, ganz, ganz wichtig ist. Ich sehe es eher mit einem kritischen Auge, wenn es ja eine Art Lagerbildung gibt. Ich erlebe das gelegentlich auch auf Startplätze, wo ich sehe, dass es da gewisse Dynamiken gibt, vielleicht aus Vereinen heraus, teilweise auch aus Communities heraus, wo die Helden des Startplatzes sozusagen die sind, die enorm leistungsorientiert sind, argumentieren und sich dort ja auch inszenieren und feiern lassen und diejenigen, die halt dann vielleicht nur Hausberg fliegen oder die einfach sagen, ich fühle mich in der Thermik vielleicht auch gar nicht so wohl, und ich wollte auch nie mehr, ich wollte nur runterfliegen,

[00:20:43] die sich dann fast mit, also beschämt und mit niedergeschlagenem Haupte

[00:20:51] von dieser Diskussion auch distanzieren. Und ich finde, dass diese Bandsbreite, ja, Daseinsberechtigung hat und auch gelebt werden darf, ohne dass jetzt hier nur diejenigen die Helden sind, die sich für die großen Strecken feiern.

[00:21:06] **Lucian Haas:** Würdest du sagen, von deinen Beobachtungen her, jeder Startplatz hat auch so seine eigene Flieger -Community, die ihren eigenen Flieger -Ethos oder wie auch immer man das nennen soll, hat und lebt und es gibt quasi die Leistungs -Startplätze, wo dann so die typischen, die da trifft und wenn man da als Anfänger hinkommt, dann muss man nur ehrfürchtig daneben sitzen und denken, oh Gott, was geht denn hier ab? Und es gibt die anderen Startplätze, wo es vielleicht von vornherein viel kollegialer, viel entspannter, viel weniger leistungsorientiert, jeder will einfach nur schön fliegen gehen und freut sich über jeden anderen, ohne da erstmal über lange XC -Punkte und sonstiges was diskutieren zu müssen oder was hast du gesehen, was ich letztens, neulich und sonstiges alles hatte, dass das sich wirklich auch auf Startplätze bezieht und dass man eigentlich Startplätze auch danach einteilen müsste, nicht so, was ist ein guter XC -Startplatz, um dort früh in die Luft zu kommen, sondern wo kann ich auch besonders

[00:21:59] von der Stimmung her entspannt starten und wo ist es vielleicht eher ein leistungsorientierter Startplatz?

[00:22:05] **Robert Kubin:** Ich glaube schon, dass es das gibt, also weniger beim Hike and Fly natürlich, wenn jemand alleine unterwegs ist oder in einer kleinen Gruppe, dann ist es weniger gegeben, aber ja, ich denke schon, dass es solche, ich nenne es mal Ausrichtungen gibt, denn es ist ja auch nicht jeder Tag gleich und es sind ja auch nicht jeden Tag dieselben Piloten dort, aber es gibt sicherlich solche Ausrichtungen und um es schon zu sagen, an dieser Stelle nochmal klar zu sagen, mir geht es nicht darum, dass jetzt diejenigen, nennen wir es mal die leistungsorientierten Piloten, insbesondere diejenigen, die große Strecken fliegen und sich darüber definieren, dass die jetzt, wie soll ich sagen, einen schlechten Einfluss hätten, ganz und gar nicht. Ich sage es nochmal, ich liebe die Bandbreite dort drinnen, aber mir geht es schon ein Stückchen auch darum,

[00:22:52] um vielleicht auch wieder diesen Kontext zur Freitagsthermik zu schlagen, durch diese Fragestellungen, durch diese Interventionen und durch auch meine persönlichen Statements, die ich da drinnen gebe, denjenigen, die jetzt

dieser Leistungsorientierung nicht zu freuen haben oder dem nicht nachgehen, den Boden zu geben, die Stärkung zu geben, was du machst, ist super, tu es, lebe es aus, wenn das dein Flugziel ist und das das ist, wo du nach der Landung sagst, war extrem geil, genau das gibt mir enorm viel für mein Leben und für das, was ich erreichen möchte,

[00:23:37] dann ist es genau richtig. Ich möchte diesen Impuls geben, dass jemand, der vielleicht nur einen Abgleiter hat, nicht landet und sich darüber ärgert, dass er sagt, alle anderen sind noch in der Luft und eigentlich wäre das das, wo ich hingehöre.

[00:23:52] **Lucian Haas:** Dadurch, dass du das jetzt fünf Jahre so schreibst und damit auch dich selber immer zwingst, quasi eine Beobachterrolle auf diese Gleitschirm -Szene auch mit einzunehmen, weil du musst ja immer deine Themen finden, musst sagen, okay, wo gucke ich diese Woche dann hin und so. Hat sich dein Blick auf die Gleitschirm -Szene in diesen fünf Jahren dadurch auch geändert?

[00:24:14] **Robert Kubin:** Ich würde mal sagen, aus zwei Gründen ja. Der erste Grund ist, das hängt vielleicht auch mit dieser Coaching -Ausbildung, die ich vorher erwähnt habe, zusammen.

[00:24:25] Wenn man sich mit dem, mit dieser Methodik und diesem Coaching auseinandersetzt, dann beginnt man natürlich auch mit einem fokussierteren Blick zu beobachten. Dann ist eine Startplatz -Gruppendynamik, die vielleicht dort entsteht, wirft ja auch bei mir Fragen auf. Wer bewegt sich dort wo? In welchen Gruppierungen findet das statt? Welche Fragen und welche Statements werden dort abgegeben? Und ja, ich bin vielleicht jemand, der das auch wirklich gerne beobachtet. Ich liebe diese Dynamiken. Für mich ist es viel besser als, ich sage mal, Fernsehen oder anderer Zeitvertreib, weil es einfach das reale Leben ist.

[00:25:13] **Lucian Haas:** Passiert es dann manchmal, dass du zu einem Startplatz kommst und nicht startest, weil die Startplatz -Dynamik unter den Piloten so interessant ist, dass du sagst, ich bleibe mal noch eine halbe Stunde sitzen. Die Bedingungen sehen zwar gut aus, aber das Interessante finde ich, die hier gerade statt, ich höre einfach noch mal hin.

[00:25:29] **Robert Kubin:** Ja, allerdings, um nicht nur hinzuhören, ich komme ja auch, ich gehe auch ins Gespräch mit vielen Piloten. Allerdings, ja, das kann schon sein, dass mich das noch hält und dass die Gespräche einfach so interessant sind oder mir Aspekte liefern, die einfach halt spannend sind, die ich vorher noch nicht gehört habe. Und das ist vielleicht auch dieser zweite Punkt, den ich noch erwähnen wollte. Das mag jetzt sehr eigennützig klingen, aber aus der Freitagsthermik und aus diesen Gesprächen entstehen ja auch wieder Rüppeln, die bei mir Gedankenanstöße geben und mich wieder zum Denken anregen und mir auch dabei helfen, über Aspekte des Fliegens, meiner Motivation, verschiedenster Verhaltensweisen, die vielleicht bei mir vorhanden sind, wieder nachzudenken. Wie ist es denn bei mir mit Leistungsdenken beispielsweise?

[00:26:16] Wie ist es bei mir mit meiner Position im Sozietop und im Freundeskreis? Wo ver falle ich vielleicht in Handlungsweisen, wo ich mir denke, war das jetzt wirklich notwendig oder sinnvoll oder hat mich das wirklich weitergebracht? Und deswegen liebe ich auch diese Gespräche mit der Rückmeldung zu mir.

[00:26:39] **Lucian Haas:** Würdest du sagen, diese Freitagsthermikkolumne hat dich auch selber im Grunde zu einem anderen Piloten gemacht? Ja, würde ich auf jeden Fall. Nicht nur,

[00:26:48] **Robert Kubin:** ganz klar, man entwickelt sich ja immer irgendwie weiter und Fliegen als solches hat mich auch in meiner Persönlichkeit stark geprägt. Aber auch die Freitagsthermik als eine Art Selbsttherapie

[00:27:05] oder Selbstreflexion hat auch einen starken Einfluss auf mich.

[00:27:11] **Lucian Haas:** Kannst du das ein bisschen konkretisieren? Also gibt es Punkte, wo du mal beschreiben kannst, wo warst du vor fünf Jahren vielleicht ein anderer Pilot oder hast andere Entscheidungen getroffen, wo du sagst, das hat sich wirklich dadurch geändert, dass ich auch viel drüber nachgedacht habe und mich mit anderen Leuten ausgetauscht habe, dass ich das heute anders sehe? Also es gibt einen Punkt, der mir sofort

[00:27:31] **Robert Kubin:** einfällt und ich habe den vorher schon erwähnt, es geht um diesen Leistungsgedanken bei den Schirmen und die Klasse der Schirme.

[00:27:41] Ich war vor etwa drei Jahren, als diese C2 -Liner -Thematik aufgekommen ist, war ich nicht nur hoch daran interessiert, was ist es denn wirklich, was diese Zwei -Liner auszeichnet, dieses oft zitierte Zwei -Liner -Gefühl. Was ist es denn wirklich? Und ich wollte es unbedingt kennenlernen, ich war neugierig darauf, aber es hat mir schon auch, und ich habe dann eine der ersten Zwei -Liner -Schirme mir besorgt und bin dann also lange auch geflogen und es hat mir schon Spaß gemacht, wenn andere Piloten, die damals, weil es ja alles neu war, auf mich zugekommen sind und mich dann gefragt haben, wie ist das denn so und was erlebst du und ist es dann wirklich gefährlich

[00:28:29] oder nicht? Und hast du schon wilde Erlebnisse damit gehabt? Also irgendwo kommt man ja dann in eine Position, die, ich möchte nicht gerade sagen, einen schmeichelt, aber dann trotzdem ins Zentrum rückt und was man vielleicht auch genießen könnte. Und ich habe dann für mich festgestellt, auch durch Gespräche und auch durch Rückmeldungen und auch durch die Freitagsthermik, indem ich mich mit dem Thema dann sehr intensiv beschäftigt habe und zwar nicht den Leistungsgedanken als solches, sondern ist das das, was ich haben möchte? Bringt mich das weiter? Bringt mich das meinen Zielen weiter oder meinen Vorstellungen vom Fliegen? Und habe dann für mich die Erkenntnis gewonnen, das ist es nicht. Definitiv nicht.

[00:29:14] Ich bin so gern in dieser Low -C -Klasse irgendwo angesiedelt und ich liebe schon direkt die Gefühle in dieser Klasse, aber am Ende des Tages hat für mich ganz persönlich dieses Zwei -Liner -C -Fliegen hat für mich eine Auswirkung gehabt, weil ich habe gesagt, na, das ist es für mich nicht. Das ist nicht das Fliegen, was mich eigentlich weiterbringt, was mir vielleicht ein bisschen mehr Stress bereitet als Glücksgefühle. Und das war unter anderem ein Prozess, der natürlich auch durch die Rückmeldungen der Freitagsthermik getriggert wurde, wo mir Piloten in ihrer Vielfalt der Rückmeldungen ihre Einblicke und ihre Positionen dazu gegeben haben und was bei mir eben wieder das Denken ausgelöst hat.

[00:30:01] **Lucian Haas:** Das heißt, du fliegst heute keinen Zwei -Liner -C mehr? Nein. Aber schon noch einen Low -C, also einen Drei -Liner -C wieder?

[00:30:09] **Robert Kubin:** Einen Drei -Liner, ja, genau, wieder.

[00:30:12] **Lucian Haas:** Warum eigentlich? Ich meine, ich habe jetzt aus, in der letzten Zeit habe ich auch wieder intensiver mich mit Reflexprofilen und sowas beschäftigt. Und habe da auch mit verschiedenen Herstellern darüber gesprochen und die alle eigentlich auch sagen, ja, die Zwei -Liner als solche, sind im Grunde nicht gefährlicher oder nicht riskanter als das, sondern das Riskante ist immer dadurch, dass sie so durch ihr Profil, weil sie typischerweise einen stärkeren Reflex auch drin haben, einfach stabiler sind und in vielen Turbulenzen das einfach so wieder die Nase hochziehen und so aufschwimmen, dass da eigentlich nichts passiert, dass man dazu verleitet wird, schneller zu fliegen oder länger im Gas zu bleiben, wenn es turbulent wird.

[00:30:57] Man vertraut dann darauf und wenn man dann halt aus diesem stärker beschleunigten Zustand mal wirklich einen Klapper kriegt, dann ist es halt heftiger, weil aber auch so viel mehr Energie im System ist. Und die sagen, wenn man einen Zwei -Liner eigentlich so fliegen würde, wie man mit einem Blau -C -Drei -Liner oder sonst was fliegt und sagt, ich beschleunige halt dann doch nicht mehr so viel, dann wäre man eigentlich letzten Endes sicherer unterwegs und so. Siehst du das nicht so? Oder ist das vielleicht einfach eine Sache im Kopf, wo man sagen würde, hey, ich rüste in Anführungszeichen auf, nehme einen Zwei -Liner, aber fliege ihn gar nicht in dem Extrem so aus, dass ich in die Punkte reinkomme, wo der vielleicht kritischer werden könnte und habe damit eigentlich den letzten Endes für mich vielleicht sogar sichereren Schirm?

[00:31:47] Ich möchte es differenzierter

[00:31:48] **Robert Kubin:** beantworten. Die Frage, ob ein Schirm jetzt riskant oder gefährlicher ist und wie er reagiert, hängt für mich wiederum zu 100 Prozent an den Piloten. Wenn ich Gespräche führe mit unseren Testpiloten, wie zum Beispiel dem Franz Seiler, der ja wirklich ein ganz toller Pilot ist und jede freie Minute nutzt und ganz intensiv auch im Fliegen ist und seit Jahren natürlich in höher gestreckten Flügeln und in D -Flügeln und in Zwei -Linern etabliert ist, dann möchte ich mal behaupten, dass der in seinem Muskelgedächtnis und in seiner gesamten Erfahrung so aufgestellt ist, dass er bestmöglich mit diesen Schirmen auch wirklich umgehen kann.

[00:32:39] Insofern wird wahrscheinlich ein C -Zwei -Liner oder ein D -Zwei -Liner in den Händen von Franz Seiler viel ungefährlicher sein als so mancher Schirm bei einem anderen Piloten, der vielleicht weniger Erfahrung mitbringen kann oder sich vielleicht auch weniger mit dieser Materie beschäftigt. Und für mich ganz persönlich war der Grund folgendes, ich hatte bei dem Zwei -Liner, glaube ich, das Gefühl gespürt zu haben, was denn diese Zwei -Liner -Thematik ist. Er ist direkt, er ist sicherlich schön zu fliegen, das macht auch Spaß. Ich habe für mich entdeckt, dass es, was die Abstiegsmethoden gibt, dass es einfach Einschränkungen gibt, die ich vielleicht vermisse, aber wo ich mich dann intensiv damit beschäftigt habe, will ich das wirklich in Kauf nehmen?

[00:33:32] Ist es das wert? Und die zweite Frage ist, ich bin jetzt, ich fliege zwar gerne Strecken, aber ich bin so Größenordnung 100, 150 Kilometer, weitere Strecken fliege ich nicht. Stehe ich ununterbrochen wirklich in Gas drinnen, um vielleicht 200, 250, 300 zu fliegen? Nein, das ist nicht der Fall. Und insofern muss ich mich auch dann fragen, ist es sozusagen das wert? Braucht es das? Und ich glaube, dass ich mit den Ambitionen, die ich habe und mit dem Gefühl, dass ich spüren möchte, dass ich in dieser Low -CHB -Bereich mich wohler fühle und besser unterwegs bin und vielleicht mehr Sicherheitsaspekte zur Verfügung habe und die, nennen wir es Unannehmlichkeiten, die vielleicht bei den C2 -Liner sein könnten für mich, dass ich die nicht eingehen muss.

[00:34:26] **Lucian Haas:** Du hast, um auch mal so ein bisschen auf Thematiken von deiner Freitagsthermik zu kommen, du hast in der Freitagsthermik 552, schließt jetzt vielleicht ein bisschen daran an, hast du ein Thema aufgegriffen, Titel hieß Verbrannte Piloten. Und ich ganz kurz in einem Satz zusammengefasst, kann man sagen, du hast auch geschrieben, wenn Senkrechstarter das Fliegen wieder aufgeben, also die machen ungeheuer schnelle Fortschritte, steigen vielleicht auch sehr schnell in den Sturmklassen auf und mit einem Mal sind sie weg. Ist das etwas, wo du sagen würdest, weil sie sich auch einfach übernommen haben, was die Schirmklasse betrifft, ist das so ein Effekt, der ganz häufig ist und deswegen verschwinden manche Piloten, die als Senkrechstarter irgendwie auf den Startplätzen auffallen, mit einem Mal sind sie halt wirklich weg?

[00:35:14] **Robert Kubin:** Ich glaube, dass auch hier die Frage nach dem Schirm und der Schirmklasse und dem Aufstieg nach der Schirmklasse nur ein Teilaspekt ist. Der zentrale Punkt bei dieser Freitagsthermik war folgender. Ich glaube, dass jeder Pilot nachvollziehen kann, zumindest kann ich es auch für mich sagen, dass wir immer bestrebt sind, seit unseren Schulungstagen

[00:35:37] möglichst schnell einen Fortschritt zu erleben. Das fängt schon bei der Grundschulung an, bei der Flugschule, wo ich ausgebildet wurde, da gibt es einen unteren Übungshang und einen oberen Übungshang und wenn man am ersten Tag oder die ersten zwei Tage am unteren Übungshang ist, dann sind halt diejenigen Piloten, die schon mal am oberen Übungshang sind, das sind halt dann die großen Kinder und man wünscht sich, daran darf ich dann endlich rauf. Da ist das Ziel unbedingt auf den oberen Übungshang und wenn man am oberen Übungshang ist, dann sieht man über sich schon die Höhenflügler drüberfliegen und denkt sich, ich will da unbedingt rauf und ich möchte als baldigst und es kommt einer Feier ja gleich, wenn man dann vom Fluglehrer die Freigabe hält, du darfst jetzt auch mit rauffahren, wir machen jetzt Höhenflüge.

[00:36:25] Also jeder ist bestrebt, möglichst schnell auch wirklich da Progress zu machen und voranzukommen und damit natürlich auch ein Stückchen die Eigenschaft nach außen zu tragen, ich bin ein talentierter Pilot. Wer ist schon gerne ein Untalentierter, der halt jede Übung nochmal machen muss oder den dritten Tag am unteren Übungshang noch verbringen soll, weil halt das Aufziehen vom Schirm immer noch nicht ordentlich funktioniert.

[00:36:56] Dieses Bestreben, das setzt sich ja dann auch weiter, selbst dann, wenn man dann selbstständig fliegt, wenn man halt dann ja möglichst der Erste sein möchte, der auch halt mal über 3000 Meter ist, der Erste sein möchte, der halt eine 10 -Kilometer -Runde mal fliegt und der zum Nachbarberg rüberfliegt. Nicht nur aufgrund des Erlebnisses, sondern auch aufgrund der bewundernden Blicke derjenigen, die halt vielleicht in derselben Schulung waren und die den 10 -Kilometer -Flug noch nicht gemacht haben. Und noch nicht über 3000 Meter waren. Und es geht immer weiter. Und ich denke, dass es hier Piloten gibt, die ohne Weiteres auch talentiert sind, was auch immer jetzt talentiert bedeuten soll,

[00:37:39] talentiert sind, die mitunter vielleicht auch unverfroren sind, weil sie sich einfach trauen und sagen, ich fliege jetzt einfach weg oder ich habe da jetzt weniger Bedenken, die halt eben Gefahr laufen, dass sie irgendwann mal auch in kurzer Zeit an einem Plafon ankommen, wo diese Entwicklung nicht mehr weitergeht. Aber wenn man schon in so einer

Dynamik drinnen ist und sich so schnell entwickelt und dann plötzlich so ein Plafon auftritt, dann tut das doppelt und dreifach weh. Ja, das tut den Piloten weh, weil er sich irgendwie jetzt fragt, warum geht es jetzt nicht weiter? Es tut weh, wenn die fragenden Blicke rundherum am Startplatz sind, die sagen, ja, aber bei denen passiert jetzt auch nichts mehr, ja, nichts mehr Größeres.

[00:38:25] Und da habe ich einige Fliegerkarrieren auch erlebt, die dann immer weniger geflogen sind und vielleicht sogar aufgehört haben. Und darum liebe ich wiederum das Gegenteil, denn jede kleine Entwicklung, die stattfindet, wenn ich heute 10 Kilometer fliege und nächste Woche dann einen 11 -Kilometer -Flug mache, jede ganz kleine Entwicklung ist doch wunderschön und darf gefeiert werden. Und es braucht nicht nach dem 10 -Kilometer -Flug dann als nächstes einen 50 -Kilometer -Flug und dann gleich den 100 -Kilometer -Flug. Das kann man natürlich neuen Piloten 100 Mal erzählen und sagen, lass dir Zeit, genieße es, genieße deine Pilotenkarriere, so wie sie auch stattfindet. Aber ich weiß natürlich aus meiner eigenen Entwicklung heraus, das Bestreben, sich möglichst schnell zu entwickeln und als talentierter Pilot zu gelten und weiterzukommen, ist natürlich in jedem stark verankert.

[00:39:22] **Lucian Haas:** Setzen wir uns als Piloten letzten Endes vielleicht auch die falschen Ziele? Also beispielsweise jetzt diese Kilometerziele, die du genannt hast, 10 Kilometer 50, 100, dann sagt man, jetzt will ich 150 schaffen. Ich hatte mal einen Freund, der hat ganz lange auf den 100er hingearbeitet und dann hatte er ihn irgendwann in der Tasche gehabt und war eine Weile ziellos gewissermaßen. Also der war echt so, ja, was will ich jetzt eigentlich beim Fliegen? Und er konnte sich selber nicht vorstellen, also auch von da, wo er wohnte, war das auch nicht unbedingt, dass man sagt, jetzt gehe ich ganz einfach mal, den 200er an, weil man gar nicht so häufig zum Fliegen kommt, also für die großen Distanzen. Sondern wo du sagst, ein 100er war dann schon viel für ihn und sagt, jetzt habe ich im Grunde mein Ziel der Fliegerkarriere.

[00:40:08] Das überlegte, was er noch unbedingt erreichen wollte, das hatte er erreicht und war eine Weile, ja, ziellos und auch ein bisschen demotiviert dadurch. Also setzen wir uns vielleicht auch die falschen Ziele, wo man sagen kann, die kann man irgendwann erreichen und dann fehlt uns die Motivation, sollten wir uns nicht andere Ziele setzen, die man eigentlich nie erreichen kann, sondern wo man nur sagen kann, da kann ich nur besser werden. Also der bessere Starter oder der viel bessere, der Kurbler, der so, wo man aber nie sagen kann, jetzt kann ich kurbeln, weil natürlich ist jeder Bart wieder anders und jeden Bart muss man neu auf dieses Ziel gewissermaßen ausarbeiten, hinarbeiten. Wie siehst du das? Lass mich noch einmal aufgreifen, was ich

[00:40:51] **Robert Kubin:** vorher schon mal erwähnt habe und ja, wo Paul Gustenbauer auch reingegangen ist. Er hat in seinem Buch die Frage nach dem, was ist das eigentliche Ziel? Warum gehe ich eigentlich fliegen? Ich glaube nicht, dass sowas wie zum ersten Mal 50 Kilometer oder 100 Kilometer zu erfliegen das eigentliche Ziel ist. Das ist nicht die Triebfeder, die ein Pilot hat, warum er denn fliegen geht, warum er eine Anfahrt von einer Stunde oder mehr in Kauf nimmt und die Crossbeam verbunden sind. Es geht um eigentlich das dahinterliegende, das sehr persönliche Ziel. Was ist es, was ich eigentlich erleben möchte? Ja, was treibt mich eigentlich an? Und sich dieses Ziel auch bewusst zu machen, wenn ich denn weiß, dass es dieses,

[00:41:40] für mich ist es zum Beispiel dieses wunderbare Gefühl, dass ich gerade bei Hike and Fly, dass ich auf einen Berg raufgehen kann und dass ich nicht mehr absteigen muss. Zeit meines Lebens bin ich viele,

[00:41:57] alle Jahre auf Berge gestiegen. Der Abstieg war für mich tatsächlich immer ein Horror und hat mich extrem fariert und das wollte ich nie. Und ich denke mir tatsächlich bei jedem Flug, auch im Spätherbst und im Winter, denke ich mir, wenn der nur fünf Minuten dauert, wie glücklich ich mich schätzen kann, dass ich runterfliegen kann.

[00:42:20] Wie toll, dass dieses Gefühl ist, dass ich eine Abstiegshilfe habe. Für mich ist ja Streckenfliegen eher wie ein Bonus. Und indem ich dieses Ziel mit jedem Flug erreichen kann, ist es auch nicht etwas, was ich auf einer Bucketlist einfach abhaken kann, unter dem Motto einmal raufgegangen, ich bin mal runter geflogen, sondern ich kann dieses Ziel immer wieder erleben. Aber diese Frage nach dem Ziel muss wohl jeder für sich selber beantworten. Und wenn es tatsächlich so sein sollte, dass jemand sagt, ich möchte einfach mal 100 Kilometer fliegen, ich möchte wissen, wie das ist. Landschaftliches Erlebnis und keine Ahnung, Herausforderung. Und das wieder zurückkommen. Und das ist das, was ich erleben will. Und das war es dann. Naja, vielleicht ist es tatsächlich so, dass derjenige oder diejenige dann sagt, Ziel erreicht.

[00:43:07] Was war es mit meiner Fliegerkarriere? Ich habe das zum Beispiel oft erlebt beim Tannenfliegen. Ich habe ja auch die Tannenausbildung und bin mit auch einigen Passagieren geflogen. Und ich habe einige Passagiere auch gehabt, die gesagt haben, ich wollte das einmal erleben. Ich habe das jetzt mal erlebt. War toll. Danke. Aber das war es jetzt auch. Und das darf es ja auch sein. Aber wie gesagt, jeder muss sich über seine Ziele mal, glaube ich, auch Gedanken machen. Und ich glaube, dass du sprichst von falschen Zielen.

[00:43:41] Wenn man wirklich in sich selber hineinhört, wenn man auf solche Fragen reagiert, die vielleicht ich auch durch die Freitagsthermie stelle oder die du auch zum Beispiel in deinem Podcast oft auch vermittelst oder aufwirfst oder deine Gäste, wenn ich mich also mit dem auseinandersetze, dann komme ich, glaube ich, dieser Antwort immer näher. Was sind meine ganz persönlichen Ziele? Was treibt mich an? Was sind meine Motivationen? Was möchte ich eigentlich? Und ich denke auch tatsächlich, dass es viele Piloten gibt, die zu fliegen beginnen, die halt im Laufe der Zeit bedingt durch solche Fragestellungen draufkommen, okay, das ist es einfach nicht.

[00:44:25] Oder es ist nicht wert für mich. Ich habe eigentlich andere Ziele in meinem Leben.

[00:44:30] **Lucian Haas:** Wenn du jetzt schon weit über 200 dieser Kolumnen geschrieben hast, gehen dir nicht auch langsam die Themen aus? Eigentlich nicht.

[00:44:39] **Robert Kubin:** Jeder Startplatz, jedes Hineinhören in die Community liefert mir sofort neue Aspekte. Und es gibt ja nicht so etwas wie eine Liste von Themen, sondern es gibt ja auch in jedem Thema unterschiedliche Aspekte. Ich stelle ja mitunter auch Fragestellungen in einer Freitagsthermie, die ich schon früher mal aufgeworfen habe und total konträr zum Beispiel als Fragestellung aufwerfe. Zum Beispiel?

[00:45:04] Ja, mir fällt sofort wiederum der Leistungsgedanke ein. Freilich ist auch die gegenteilige Frage, inwieweit ist Wettbewerb mit anderen oder der Vergleich mit anderen meiner eigenen Entwicklung förderlich? Oder Sicherheitstrainings beispielsweise. Befürworten sozusagen. Wir alle sagen ja, das ist wichtig und das sollst du auch machen und tun und da lernst du so viel. Aber es gibt natürlich auch Aspekte drinnen, die vielleicht nicht unbedingt förderlich sind. Wo ich einen Retterabgang habe und sage, ich habe jetzt etwas erlebt, das ich nie erleben wollte und das mich direkt abspeckt. Und wie immer hat es mit der Beschäftigung der eigenen Persönlichkeit da drinnen dann zu tun. Du fliegst

[00:45:47] **Lucian Haas:** seit, wann hast du angefangen? 2014 hast du, glaube ich, geschrieben. Also jetzt fliegst du zwölf Jahre. Ja. Mit welchen Zielen hast du denn damals angefangen? Also warum hast du damals mit dem Gleitschirmfliegen angefangen?

[00:46:01] **Robert Kubin:** Also mein Auslöser war ganz klar

[00:46:05] dieses Bergbesteigen und Hinuntergleiten. Ich muss auch tatsächlich sagen, dass ich bis zur Schulung und zur ersten Theorieinheit, die ich hatte, hatte ich keine Ahnung, dass es so etwas wie Thermikfliegen gibt. Für mich war das nicht evident. Ich hatte einen guten Freund, der zum damaligen Zeitpunkt auf Instagram immer wieder gepostet hat, dass er in der Früh auf einen Berg gegangen ist. Ich wohne ja, ich sage mal, in der Reichweite der Voralpen, also nicht allzu hohe Berge. Und er hat da immer wieder Fotos gepostet, wo er eine Stunde, eineinhalb Stunden den Berg bestiegen hat, runtergeflogen ist und dann ganz stolz berichtet hat. Und zum Mittag war ich wieder im Büro und konnte noch arbeiten. Und ich habe mir gedacht, das ist doch etwas Erstrebenswertes.

[00:46:52] Weil normalerweise war für mich jede Bergstour eine Tagestour. Und damit war der Tag gelaufen. Und das war so der Hauptgrund, wo ich dann gesagt habe, das wäre nicht uninteressant. Ich möchte einmal wissen, wie das funktioniert. Und habe also mit dem Kontakt aufgenommen. Für mich war es also wirklich die Abstiegshilfe. Und ja, den Lauf der Ausbildung habe ich dann kennengelernt, dass man tatsächlich auch länger in der Luft bleiben kann, dass man auch wegfliegen kann und damit sozusagen andere Erlebnisse auch aus der Fliegerkarriere ziehen kann.

[00:47:22] **Lucian Haas:** Wie würdest du dich heute als Pilot beschreiben? Was bist du für ein Typ, also Pilotentyp? Ich sage euch, ich bin

[00:47:29] **Robert Kubin:** auch eine Bandbreite. Ich bin sicherlich ein Genusspilot. Ich bin kein Wettbewerbspilot. Selbst wenn ich Strecken fliege, bin ich relativ langsam unterwegs und mache das eigentlich nicht im Vergleich mit

anderen oder im Wettbewerb mit anderen.

[00:47:47] Und wenn ich denn Strecken fliege, dann ist der Hauptaspekt für mich nicht die Herausforderung, dass ich jetzt wieder Thermiken finde und wieder aufsteige, sondern eigentlich der landschaftliche Genuss. Ich liebe es, finde es faszinierend, was ich auch über diese Jahre, wo ich jetzt fliege, wo ich Zusammenhänge, geografische Zusammenhänge auch entdecken konnte, die ich früher in der Schule nie begriffen habe. Wo ich von einem Tal ins andere rüber wechsle und mir dachte, die liegen tatsächlich nebeneinander. Oder Gebiete sehen konnte, die ich natürlich sonst nie sehen konnte. Also für mich ist es sowas wie tatsächlich das Fliegen selber und die Landschaft zu genießen, in mich aufzunehmen.

[00:48:38] Und es ist eine Tätigkeit, eine Beschäftigung, die mich auch ganz stark zu meiner Persönlichkeit führt. Ich glaube, dass also Fliegen auch wirklich persönlichkeitsdefinierend ist.

[00:48:51] **Lucian Haas:** In welchen Punkten würdest du das sagen? Oder wo hat dich das Gleitschirmfliegen so geprägt, dass du sagst, da kommen Seiten meiner Persönlichkeit raus, die wichtig sind, aber die jetzt von dem Fliegen halt so gefördert werden?

[00:49:07] Also ich glaube, dass

[00:49:08] **Robert Kubin:** beim Fliegen, vielleicht ganz generell, bei Piloten, die insbesondere länger fliegen, also nicht die nach wenigen Monaten oder vielleicht wenigen Jahren entdecken, es ist nichts für sie, dass Piloten einen gewissen Charakterzug haben, der in dieser Branche ja auch nicht einzigartig ist, aber zumindest definierend und den ich auch bei mir finde. Wir sind zwar alle soziotop und tauschen uns mit Freunden aus und erzählen natürlich auch über unsere Erlebnisse und haben unsere Startplatzgespräche, aber in der Luft sind wir alleine unterwegs. Größtenteils. Jetzt kann man natürlich beobachten und schauen, wo andere besser steigen, aber grundsätzlich sind wir alleine unterwegs. Es ist mein Erlebnis, es sind meine Entscheidungen, die ich treffen will und treffen muss, in der Luft.

[00:49:59] Es ist mein Versagen, wenn ich die Thermik nicht mehr finde oder wenn ich eine Landung nicht sauber hinbekomme oder vielleicht sogar, als es zu einem Unfall kommt. Es ist mein Erfolg, wenn ich einen Streckenflug mache und wenn ich dann landen gehe und der ganze Abend noch auch bei der Heimfahrt ein riesiges Lächeln in meinem Gesicht steht. Das bedingt auch, dass ich wirklich jemand bin, der Entscheidungen treffen will und der das auch genießen kann. Und das habe ich in den Grundzügen seit jeher gehabt. Ich war in der Schule immer ganz schlecht, wenn es um Mannschaftssport gegangen ist. Ich war auch beruflich, muss ich eingestehen, noch nie ein richtiger Teamplayer,

[00:50:45] aber in der Luft sind mir diese

[00:50:50] persönlichen Faktoren so richtig bewusst geworden. Und diese, auch diese,

[00:50:58] ich nenne es mal, diese Bereitschaft, diese Verantwortung auch wirklich für mich zu leben und zu übernehmen und mir bewusst zu machen.

[00:51:07] **Lucian Haas:** Über das Gleitschirmfliegen bist du auch zum Thermik -Verlag gekommen, bist da jetzt auch mit Geschäftsführern neben Norbert Aprysnik.

[00:51:18] Würdest du sagen, das war eine echte Konsequenz? Also du hast das Gleitschirmfliegen angefangen, hast damit noch den Teil deines Lebens, deiner Persönlichkeit kennengelernt und sagst ja, und irgendwann will ich auch noch das andere, du hast beruflich vorher auch in der Werbebranche, du hast gearbeitet, hast eine eigene Agentur gehabt und so was. Hast du gesagt, die beiden Welten will ich auch beruflich irgendwie zusammenbringen? War das ein Ziel irgendwann?

[00:51:44] **Robert Kubin:** Ich glaube, es war kein Ziel, aber es hat sich so ergeben und ich bin sehr froh, dass es sich so ergeben hat. Also wie du gesagt hast, ich hatte mich in den 90er Jahren bereits selbständig gemacht, mit einer Werbeagentur und drückt es immer so aus, ich glaube, dass ich nicht unerfolgreich war im zumindest nördlichen Teil Österreichs mit dieser Werbeagentur, wo ich das Glück hatte und auch das Bestreben, die dann 2018 verkaufen zu können und hatte dann das gemacht, was sich sehr viele wünschen, nicht nur im Gleitschirmsport, nämlich zu sagen so, ich gehe jetzt jeden Tag fliegen. Ich habe genug Möglichkeiten, habe Zeit dafür, es so richtig auszuleben und das habe

ich dann auch tatsächlich ungefähr ein Jahr lang gemacht, also nicht nur fliegen zu gehen, sondern ich war Mountainbiken

[00:52:40] und habe mir viel angeschaut und so richtig auch das Leben genossen, bin aber dann schon langsam draufgekommen, dass mir einfach diese auch unternehmerische Herausforderung irgendwie fehlt. Auch dieser berufliche Kontext, etwas zu schaffen und etwas voranzutreiben, und ja, in dieser Zeit hat es sich einfach ergeben, weil auch der neue Dau -Prisnik in etwa in denselben Fluggebieten unterwegs ist wie ich und da sind wir dann ins Reden gekommen und irgendwie hat sich das ergeben, dass er einerseits den Bedarf deklariert hat zu sagen, er muss irgendeine, ja auch Maßnahmen setzen und auch ein neues Ziel auch definieren, gerade im Hinblick auf Digitalisierung, nicht mal ein Ziel definieren, sondern mal klar zu werden, wo soll es denn eigentlich hingehen?

[00:53:26] Ist Digital in welcher Form auch immer die Zukunft? Wird es das Thermik -Magazin in gedruckter Form in zehn Jahren noch geben oder ist das ein Trend, wo man jetzt schon sagen muss, das ist vielleicht ein absteigender Ast? Und auf der anderen Seite, ich war ja auch nicht nur Werbeagentur, sondern auch Unternehmensberater und in dem Moment habe ich natürlich Signale gehört, wo ich mir gedacht habe, hochinteressant. Nicht nur als Unternehmen hochinteressant, sondern auch in der Branche hochinteressant. Und ja, so haben wir zusammengefunden, und ich war dann etwa ein Jahr als strategischer Berater, als Außenstehender, als Dienstleister, habe ich mit Norbert zusammengearbeitet und aus dem heraus hat es sich dann ergeben, wie wäre es denn, wenn du überhaupt,

[00:54:12] wenn wir diese Verbundenheit weiter ausbauen, und bin dann in der Geschäftsführung da zugestoßen. Das ist jetzt ja auch kein offizieller Titel, weil es bei dem Unternehmen nur einen Geschäftsführer gibt, aber ich denke, dass ich, ja, eine Rolle einnehme, die auf einer Geschäftsführerebene agiert und dann nicht nur strategische Beratung noch, sondern wir eigentlich den gesamten Werdegang dann gemeinsam definiert haben und auch vorangetrieben haben.

[00:54:37] **Lucian Haas:** Wahrscheinlich, wenn man das englisch ausdrücken würde, dann wärst du heute der CTO, der Chief Technological Officer, weil, wenn ich es richtig verstehe, bist du ja so hauptsächlich auch für die Digitalstrategie und die digitale Wandlung des Thermikverlages hauptsächlich der Kopf dahinter, oder?

[00:54:55] **Robert Kubin:** Ja, also von der Tätigkeit her sind es eigentlich drei Gebiete. Das eine ist, ja, sehr banales ausgedrückt, ich bin für die Werbekunden zuständig und habe also damit Kontakt zu allen Herstellern und bin da stark vernetzt, das ist einfach das Tagesgeschäft. Ich sehe aber schon eine zweite Rolle, die mich mit Norbert ganz stark verbindet, nämlich in der strategischen Weiterentwicklung des Unternehmens und das hat auch das Unternehmen in den letzten Jahren ja ungefähr sechs, sieben Jahren jetzt ganz stark geprägt. Und ja, alles, was dann in die Umsetzung geht, angefangen von der Website über den Webshop, jetzt starten mit 1.1.2026 der Plattform thermik.cloud,

[00:55:42] die das Ergebnis ist einer strategischen Entwicklung, die wir 2023 eigentlich festgelegt haben, damit verbunden auch das digitale Magazin, die App -Entwicklung, alles das läuft über meinen Tisch.

[00:55:59] **Lucian Haas:** Die Thermik gibt es jetzt seit Anfang dieses Jahres nur noch online, also das, was ihr vor, wann war es, 2018 oder sowas besprochen habt, in zehn Jahren ist es dann vielleicht alles nur noch im digitalen Bereich, ist jetzt so eingetreten? Für dich persönlich siehst du das als eine positive Entwicklung, gar nicht von den Geschäftszahlen her, sondern einfach von, sagen wir mal, der Haptik her oder sowas? Also bist du der Digitale, der sagt, ich finde das gut, oder sagst du, ich verstehe, wenn Leute sagen, da fehlt was?

[00:56:32] **Robert Kubin:** Oh, beides, beides. Ich kann mich auch auf dieses Interview sehr gut erinnern, das du mit Norbert schon geführt hast, der natürlich auch, wie auch viele andere Piloten, es bedauern, dass es eben das Magazin als solches in gedruckter Form nicht mehr gibt. Und ich kann es auch wirklich nachvollziehen. Ich konsumiere ja nicht nur das Thermikmagazin, sondern habe ja auch in anderen Bereichen über Jahre und Jahrzehnte hinweg Magazine abonniert und gekauft und bin also Magazinen ganz generell sehr stark verbunden. Ich kann es nachvollziehen.

[00:57:13] Allerdings, ich glaube, dass diese Gesamtentwicklung, was Informationstransfer betrifft, sagen wir mal so, Informationsbereitstellung und jetzt vielleicht insbesondere bezogen auf Magazinen, dass halt gedruckte Magazine mehr und mehr an Bedeutung verlieren und an Zugängen und an Akzeptanz verlieren, sondern mehr ins Digitale reingehen. Das sehe ich sehr positiv. Ich selber erlebe es sogar an mir. Ich habe in den letzten ein, zwei Jahren

[00:57:45] das Thermikmagazin nicht mehr komplett durchgelesen. Ich drücke es mal so aus. Obwohl ich normalerweise jemand bin, der ein Magazin von der ersten bis zur letzten Seite durchlässt. Sei das jetzt auch wieder digital verfügbar ist. Seit 2026 habe ich das überall dabei mit meinem iPad und lese das in allen Stellen. Und sei es jetzt nur wieder eine Seite und blättere wieder weiter, ob das im Wartezimmer ist oder im Bus oder wo auch immer. Also ich bin jetzt auch wirklich wieder intensiver am Lesen dran und bekomme diese Art von Rückmeldung auch von vielen unserer Leser und Abonnenten zurückgemeldet. Also ja, ich verstehe auch, dass es viele gibt, die das bedauern, dass es gedruckt nicht mehr vorhanden ist.

[00:58:31] Aber ich glaube, dass die Entwicklung sehr wohl positiv ist.

[00:58:34] **Lucian Haas:** Ich finde es interessant. Also ich beobachte bei mir, ich habe natürlich auch ein Abo bei euch, weil ich wissen will, was ihr da so schreibt und was ihr da so alles darstellt über die Szene. Ich beobachte aber bei mir das gedruckte Magazin, was es vorher gab. Das lag bei mir auch ehrlich gesagt auf dem Klo. Und wenn ich dahin ging, dann... Und ich bin so ein bisschen der Langhocker und dann lese ich da gerne so ein bisschen rum und dann habe ich da quasi immer eine Seite weitergeblättert. Ich nehme jetzt aber nicht unbedingt mein iPad mit auf die Toilette, um dann da mich durchzuswipen oder sowas. Und dadurch aber, dass das Magazin dort irgendwo liegt, ob das jetzt auf dem Klo ist oder am Küchentisch oder sonst irgendwie was, greife ich eher dazu. Das andere ist ja, wenn es irgendwo im iPad digital liegt, ist es für mich nicht sichtbar.

[00:59:19] Also es fehlt eine gewisse Sichtbarkeit, dass ich jetzt sage, jetzt greife ich einfach. Ich muss aktiv von mir aus dahin gehen, zu sagen, okay, ich mache das jetzt auf. Ich rufe erst mal die App auf und dann gucke ich mal. Ach, da ist jetzt ein neues Heft. Ich blätter mal durch und so. Aber das ist eine viel aktivere Geschichte da. Ich habe nicht so den ersten Impuls, nur weil das Heft dort gerade so liegt. Das passiert dann eben nicht. Das ist vielleicht die andere Seite, die ihr dann nicht so erlebt. Ich könnte mir aber vorstellen, dass du gerade auch mit dieser Freitagsthermik, auch wenn es vielleicht am Anfang gar nicht so gedacht war, aber mittlerweile auch einen schönen Effekt dadurch hast, dass du sagst, ungefähr jede Woche rufe ich mich damit in Erinnerung. Es gibt diese Thermik. Ich gebe dir jetzt quasi einen Gedankenanstoß und gleichzeitig sagen die Leute, ach, vielleicht, ich könnte ja mal gucken, gibt es ein neues Magazin oder jetzt bin ich schon mal dabei, jetzt gucke ich da auch noch weiter.

[01:00:11] Also hat das so gesehen auch für dich einen Marketing -Effekt dann zusätzlich gewonnen?

[01:00:17] **Robert Kubin:** Ja, mit Sicherheit. Lass mich aber nur kurz aufgreifen. Was du jetzt gerade gesagt hast, nämlich von deinem Konsumverhalten, was die Thermik betrifft. Also ich denke, dass das Konsumverhalten, was ein digitales Magazin betrifft, definitiv nicht deckungsgleich ist zu einem gedruckten Magazin. Und ja, wir bekommen natürlich auch nicht wenige Rückmeldungen, die sagen, nicht nur ich vermisse es, sondern ich lese das jetzt auch nicht mehr oder viel weniger. Und ja,

[01:00:52] ich bin sozusagen, es entspricht nicht mehr meiner Vorstellung und meinem Konsumverhalten, wie ich denn diese Informationen beziehen möchte. Das ist anders aufgestellt. Ich denke aber auch, und das sehe ich auch an den Nutzungszahlen und den neuen Abos, die eingerichtet wurden, dass es viele Menschen gibt, die sagen, ich will so etwas wie nicht nur Informationsbezug, sondern ich möchte, wirklich ein Lifestyle -Magazin. Ich will ja auch diese schönen Fotos und ich will diese Erlebniswelt, die damit transportiert wird. Also es geht ja nicht um News, wie zum Beispiel auch in deinem Newsletter, den du auch schickst, sondern es geht ja um eine Welt, die hier über das Thermik -Magazin transportiert wird, wo ich mich reinfallen lassen kann

[01:01:40] und nicht nur Informationen beziehe, sondern auch da mitleben kann. Und diese Welt soll auch bereit sein, bereichert werden durch andere Werkzeuge, die wir inzwischen ja auch geschaffen haben und auch durch die Freitagsthermik. Also Freitagsthermik ist nicht nur Marketing und Werbeaktivität, sondern soll eben auch diese Welt da drinnen bereichern. Es ist eine andere Art des Konsums. Es bringt neue Aspekte rein, die es mit dem gedruckten Magazin noch nicht gegeben hat. Er eröffnet auch ein Stückchen eine neue Welt und anhand der Nutzerzahlen und der neuen Abos, die auch gar nicht zu wenig sind, sehen wir und auch der Rückmeldungen, die hier ganz bewusst zu uns gegeben werden, sehen wir auch, dass es hier auch viele Piloten gibt, die es annehmen und die genau das so wollen.

[01:02:31] Und darin sehen wir uns auch bestätigt, denn gleich uns das Herz blutet bei jeder Stornierung und bei jedem Abo, das

[01:02:37] **Lucian Haas:** gekündigt wird. thermik.cloud ist ja jetzt, entwickelt sich gewissermaßen zu einer Plattform. Also es gibt dort nicht das Magazin, sondern ihr bietet, auch noch einen kleinen Gleitschirm -Kosmos drumrum an, mit anderen Angeboten. Was ist das denn? Erzähl mal kurz, du darfst mal ein bisschen Werbung für dich machen. Was gibt es da sonst noch auf thermik.cloud zu finden und warum gerade das?

[01:03:00] **Robert Kubin:** Ja, also mit thermik.cloud sind wir mit ersten Ersten gestartet. Große Pläne stehen noch an. Also was ich jetzt sage, ist mal der Status quo. Es gibt zum einen das thermik -Magazin und zwar das gesamte Archiv der letzten 13 Jahre oder inzwischen sind es 14 Jahre schon drauf. Was allein schon ein erweiterter Nutzen ist, wenn ich also einen Schirmtest sehen möchte oder lesen, nachlesen möchte von vor drei Jahren, dann war es mitunter, also in der gedruckten Version hatten wir viele Anfragen immer wieder, könnt ihr mir das als PDF zuschicken oder könnt ihr mir das Magazin nochmal zuschicken. Hier steht es jetzt zu einem Gesamt -Abo zur Verfügung. Wenngleich ist auch das Paramotor -Magazin inzwischen nicht mehr in einer regelmäßigen Version gibt, haben wir auch da das gesamte Archiv eingebracht, auch zum Nachlesen.

[01:03:53] Und da sind ja viele Aspekte auch drinnen in beiden Magazinen, die ja zumindest zeitlos sind. Also ich denke da an FlySafe -Berichte beispielsweise von Franz Seiler oder viele Aspekte, die auch der Michael Nessler zum Beispiel einbringt und die auch viele Rückmeldungen und Fragen aufwerfen. So, also die Magaziner sind da drinnen. Wir haben eine eigene Sektion mit Testberichten geschaffen, die wiederum verbunden ist mit einer Gleitschirm -Datenbank, wo ich behaupten darf, dass es neben verschiedenen Versuchen oder auch vorhandenen Gleitschirm -Datenbanken weltweit die im Moment umfangreichste und die am besten gepflegte Gleitschirm -Datenbank ist. Wir haben jetzt knapp 500 aktuelle Gleitschirme drinnen, sind sehr darauf bemüht, die auch wirklich aktuell zu halten.

[01:04:45] Und diese Gleitschirm -Datenbank wird jetzt auch mit weiteren Funktionen ausgebaut, nämlich wo man auch dann unmittelbar Gleitschirme miteinander vergleichen kann. Und an dieser Gleitschirm -Datenbank hängen natürlich auch verschiedenste Reviews drinnen, unter anderem auch deine Schirmtests. Also die Schirme, die du zum Beispiel getestet hast, da sind die Verlinkungen eingebaut, aber auch zu solchen Testern wie zum Beispiel zu FlyBubble oder CrossCountry Magazin oder eben auch unsere Schirme, unsere Testberichte. Des Weiteren wurde vor zwei Monaten haben wir die Datenbank freigeschaltet mit den Flugschulen. Hier nicht in Anspruch auf Vollständigkeit, mitunter kann es auch sein, dass noch Flugschulen drinnen fehlen, aber das ist wiederum die Basis für ein Modul, das in den nächsten Tagen tatsächlich sogar freigeschaltet wird

[01:05:37] und das wir in einer Art Beta -Version in den letzten zwei Jahren schon in Betrieb hatten, nämlich eine Systematik, die, ich sage mal ein Tool, dass es der Flugschule in Verbindung mit den Flugschülern ermöglicht, den Fortschritt, den Progress, den die vornehmen nach ihrem Trainingsplan, Grundschulung, Sicherheitstraining, was auch immer, zu dokumentieren und nicht mehr mit schriftlichen Flugbüchlein beispielsweise zu arbeiten und alle Prozesse, die dafür notwendig sind, mit Bestätigungen seitens der Fluglehrer, wo es denn notwendig ist, mit Exporten, die dann notwendig sind und damit die Flugschule diesen Progress auch wirklich einreichen kann bei den entsprechenden Institutionen.

[01:06:26] Was wir damit bezwecken wollen, ist einerseits Anwendungen und ja eine Informations-, aber auch Funktionsbereitstellung für die Gletschern -Szene und die ist für uns geprägt nicht nur durch Piloten ab der ersten Minute weg, sondern auch für die Flugschulen, die wir als Thermik -Magazin vielleicht in früheren Jahren viel zu wenig am Plan hatten und viel zu wenig einbezogen hatten. Wir haben zwar oft darüber diskutiert, aber vielleicht haben uns auch die Werkzeuge dafür gefehlt. Und jetzt wollen wir also das zur Verfügung stellen, um hier eine Anlaufstelle zu haben, wo sich genau diese Gruppen aneinander finden und natürlich mit einer dritten Gruppe in der Branche in Verbindung treten kann und das sind die Hersteller.

[01:07:15] Wenn Hersteller jetzt die Möglichkeit haben, nicht nur Werbung auf der thermik.cloud abzusetzen, sondern auch Neuigkeiten, Informationen, die vielleicht irgendwo Bedeutung haben, sei es Sicherheitshinweise, was auch immer, dann kann das in dieses Konglomerat, wo diese drei Gruppierungen zusammenarbeiten, mit einwirken. Wir wollen also mit dieser Plattform eigentlich sowas werden wie eine Drehscheibe, kein Newsportal, um das vielleicht noch

einmal klar zu sagen, sondern eher so eine Drehscheibe, wo viele sagen, da schaue ich doch mal rein, wenn ich, also als erste Anlaufstelle, wenn ich einen Schirm suche, wenn ich einen Testbericht suche, wenn ich Informationen suche, wenn ich mit einer Flugschule zusammenarbeiten möchte,

[01:07:59] so in die Richtung. Also eine Art Vermittlungsplattform, drücken wir es

[01:08:05] **Lucian Haas:** mal so aus. Aber um auf diese Plattform zu kommen, muss ich ein Abo bei euch abschließen? Oder gibt es viele Bereiche davon, die kostenfrei und offen zugänglich sind? Du kannst dich gratis registrieren.

[01:08:17] **Robert Kubin:** Die Nutzung zum Beispiel jetzt Flugschulen und auch dieses neue System, von dem ich gerade gesprochen habe, ist für die Piloten alle gratis zu nutzen. Bei den Gleitschirmen ist es so, dass die Tests, die damit verbunden sind, also die abgerufen werden können, nur die Tests der letzten 12 Monate kostenpflichtig sind. Und mit kostenpflichtig meine ich, dass es ein einzelnes Gesamt -Abo für die gesamte Plattform gibt, das also dann beinhaltet, dass ich Zugriff habe auf die Magazine und auf das Archiv und eben auf die Schirmtests beispielsweise der letzten 12 Monate. Wir haben übrigens jetzt auch, habe ich vorher vergessen zu erwähnen, ein Flugbuch, ein Flugbüchlein drauf.

[01:09:02] Das gibt es zwar auf den anderen Plattformen, aber verbindet sich auch mit den anderen Funktionalitäten, die wir auf der Plattform haben. Und auch hier ist so, die ersten 100 Flüge sind gratis. Wer halt dann das weiter nutzen möchte, ja, da gibt es das Gesamt -Abo dann, das abgeschlossen werden kann. Also es gibt viele Bereiche, die einerseits gratis genutzt werden können oder zumindest für einen gewissen Umfang gratis zur Verfügung stehen. Das

[01:09:28] **Lucian Haas:** heißt, diese Gratis -Angebote sind auch natürlich für euch marketingmäßig der Versuch, die Leute auf eure Plattform zu bekommen.

[01:09:34] **Robert Kubin:** Klar. Und

[01:09:35] **Lucian Haas:** die Hoffnung, irgendwann werden sie alle Abonnenten und sie zahlen dann ihre etwas mehr als 80 Euro. Ja. Und bekommen dann das Gesamtpaket. So ist es, genau, ganz klar, ja. Kann ich diese Freitags -Thermiken, die du schreibst, kann ich die auch auf der thermik.cloud einfach so finden? Also gibt es da ein Archiv dieser ganzen Freitags -Thermiken?

[01:09:57] **Robert Kubin:** Seit Anbeginn und auch nach wie vor gibt es ein Archiv von Freitags -Thermiken auf der thermik.at, also nicht auf der thermik.cloud. Offen gesagt sind wir uns noch nicht ganz sicher, wie es mit diesen beiden Plattformen weitergeht. Also bis jetzt war ja die thermik.at die Website und dort ist auch der Webshop drauf, den wir auch nach wie vor betreiben. Ich bin mir von der strategischen Ausrichtung noch nicht ganz sicher, ob es diese beiden Plattformen parallel auch noch in Zukunft geben wird, weil es mitunter eben auch vielleicht ein bisschen verwirrend aussieht, was finde ich denn jetzt wie und wo. Aber ja, um die Frage zu beantworten, das Archiv zu den Freitags -Thermiken ist auch der thermik.at vorhanden, ist dort eingebunden. Da

[01:10:42] **Lucian Haas:** kann man dann die über 500 alle noch nachlesen. Ich glaube im Moment ist es so eingestellt, dass du die letzten 100,

[01:10:49] **Robert Kubin:** glaube ich, lesen kannst. Ist aber eine reine Einstellungssache. Also, ja.

[01:10:55] **Lucian Haas:** Wie geht es weiter mit der Freitags Thermik? Die wirst du noch über Jahre hinaus schreiben, nach deiner Vorstellung her?

[01:11:02] **Robert Kubin:** Ich bin hochmotiviert, die weiterzuschreiben. Ja, ich bin auch ständig am überlegen und auf der Suche. Nicht nur noch Themen, die, glaube ich, unerschöpflich sind, sondern wie können wir die Freitags Thermik auch nutzen, um vielleicht noch

[01:11:22] mehr Involvements zu generieren, auch mehr Rückmeldungen. Die finden zwar auch bei provokanten Themen vielleicht eher noch statt und es macht auch Spaß, wenn die zurückgemeldet werden, aber mitunter würde ich mir auch wünschen, Rückmeldungen zu erhalten, die uns auch in Toots gehen, wie wir mit unseren Plattformen weitergehen, was wir besser machen können, was wir verbessern können und damit über diese Interaktivität und den Rückkanal die Piloten auch besser noch kennenzulernen. Aber ja, es wird weiterbetrieben und es wird es auch

weitergeben.

[01:11:59] **Lucian Haas:** Es gibt aber keine zentrale Plattform oder auf dieser thermik.at, wo ihr das Archiv habt, da gibt es aber nicht die Funktion, dass die Kommentare oder E -Mails, die ihr da bekommt zu diesen Einzelnen, dass die dort eingestellt sind. Ich kann das nicht nachlesen. Also es gibt bei Facebook Kommentare, die da natürlich sind, das sind aber nur die wenigen, die über Facebook dorthin kommen, aber es gibt nicht etwas, quasi eine zentrale Plattform oder ein zentraler Ort, wo ihr sagt, da findet eigentlich die Diskussion rund um die Freitagsthermik statt.

[01:12:28] **Robert Kubin:** Also es gab in den letzten, glaube ich, zwei, drei Jahren, würde ich sagen, gab es in unregelmäßigen Abständen, mitunter aber sogar mehrmals hintereinander, gab es Beiträge in Thermikmanagement, im Magazin selber, wo ich Rückmeldungen aus der Freitagsthermik, insbesondere Rückmeldungen, die wir per E -Mail erhalten haben, die auch abgedruckt haben, ich nenne sie mal ein Stückchen wie Leserbriefe, und wo ich mir auch erlaubt habe, an der einen oder anderen Stelle auch nochmal auf diese Rückmeldung zu reagieren oder vielleicht einen Input dazu zu geben. In den letzten paar Ausgaben war das nicht mehr drinnen, aber wir haben es nicht vom Tisch. Also wann immer wieder jetzt mehrere Freitagsthermiken entstanden sind, wo es eben auch mehr Rückmeldungen gibt oder auch Inputs gibt, wo wir sagen, das ist wirklich interessant, auch für eine größere Pilotenschaft

[01:13:21] setzen wir diese Serien mit Sicherheit fort.

[01:13:23] **Lucian Haas:** Aber das ist ja mit einem gewissen Zeitversatz und dann findet auch da, das ist wieder nur die gedruckte oder in dem Fall digitale Form, wo man das nachlesen kann. Es ist dann einmal festgeschrieben, aber auch keine direkte Reaktionsmöglichkeit. Ja. Habt ihr nicht daran mal gedacht, also ich finde die Freitagsthermik, ist halt wirklich einzigartig in ihrer Art und Weise, weil sie diese Meta -Betrachtung der Gleitschirm -Szene nicht in jeder Folge, aber in vielen Sachen wirklich sehr regelmäßig Fragen aufwirft und Blicke auf die Gleitschirm -Szene richtet, die durchaus diskutierwürdig, nachdenkenswert, nachfragewürdig sind. Und dann denke ich mir manchmal, ja, warum gibt es da nicht eine zusammenfassende Plattform, wo dann aktuell darauf reagiert wird, und wo dann wirklich die Szene Lust bekommt, zu sagen, hey, ich lese das, ich bringe mich da ein und dann findet wirklich,

[01:14:18] vielleicht nicht bei jeder Folge, weil nicht jede so interessant ist, aber ganz häufig kommt dann doch eine aktive Diskussion dort rein. Die E -Mails, die ihr bekommt, kriegt ja auch nur du zu lesen oder die anderen in der Redaktion vielleicht, aber es ist nicht etwas, wo dann andere darauf wieder reagieren können, also so eine richtige Diskussionsplattform dafür. Das ist eigentlich etwas, was ich mir noch wünschen würde, wenn ihr da auf terbik.cloud oder wo auch immer du das einrichten könntest, das fände ich toll, weil da, glaube ich, könnte wirklich noch etwas daraus wachsen und für die Leute auch wirklich interessant sein.

[01:14:50] **Robert Kubin:** Also lass mich einen Satz sagen, bevor ich die Antwort dazu gebe. Es ist natürlich alles im Fluss und es soll auch ständig daran gearbeitet werden und eventuell ist das, was ich jetzt gleich sage, in ein paar Monaten schon ganz anders und wir haben uns vielleicht für eine andere Entwicklung entschieden. Im Moment sehe ich das so, dass die Freitagsthermik sich nicht in eine Richtung entwickeln sollte, wo das eine Art Diskussionsforum werden könnte, wo wirklich Diskussionen auf einer Plattform stattfinden. Mir ist es tatsächlich, um zu diesem Grund, zu diesem Kern nochmal zurückzukehren, mir ist es wichtig, Gedanken anzutriggern, vielleicht auch Diskussionen, wo auch immer die stattfinden, anzutriggern.

[01:15:35] Mir ist dieser Trigger wichtig. Mir ist es wichtig, dass lesende Piloten, dass sie sagen, das ist etwas, was mich jetzt entzürmt oder das ist etwas, was mich jetzt zum Nachdenken anregt oder das ist etwas, was mich in meinem Denken bestätigt. Warum ist das eigentlich? Oder was bewegt mich da drinnen? Und ich erlebe es mit einem regelrechten Genuss, wenn ich zum Beispiel auf Startplätzen unterwegs bin, vielleicht auch am Tag danach, an einem Samstag und mitunter höre ich da ein bisschen rein in die Pilotenschaft und in die Community, die da sind und mitunter finden da auch wirklich Diskussionen statt, wo ich sage, hast du in der Freitagsthermie das und das gelesen?

[01:16:20] Und war toll oder war Wahnsinn oder was schreibt er denn da schon wieder? Das ist eigentlich das Ziel, dieses Triggern und eigentlich nicht dann die Diskussionen, die daraufhin stattfinden, noch einmal abzubilden. Denn so vielfältig die Pilotenmeinungen sind, so vielfältig deren Ziele und deren Genussmomente sind, so vielfältig sind doch auch die Diskussionen, die da stattfinden und die dürfen ruhig auch an vielfältigen Orten stattfinden. Aber ich sage noch

einmal, jetzige Meinung, jetzige Auffassung, jetzige Strategie, vielleicht ändert sich das noch. Hast du ein Sendungsbewusstsein? Ja, definitiv. Zumindest so etwas wie ein Triggerbewusstsein.

[01:17:06] Also es geht mir nicht darum, meine Meinung, meine Überzeugungen, meine Haltung zu transportieren, meinen Glauben oder meine Strategien zu transportieren, aber ich sehe jedes Gespräch, jede Frage, auch jedes Statement sehe ich als Aufforderung an mein Gegenüber, eine Reaktion zu erzeugen.

[01:17:31] Und ich mag diese Reaktionen. Ich mag es, wenn die Gedanken zu laufen beginnen und auch, auch wenn es eine Entzündung zum Beispiel ist oder jemand verärgert ist. Ich mag das, weil dann aus diesen Gesprächen entsteht wirklich etwas Wertvolles. Und deswegen, ja, sende ich auch gerne und triggere ich gerne.

[01:17:53] **Lucian Haas:** Hast du bei irgendeiner von deinen Freitagstermiken schon mal eine Rückmeldung so bekommen, wo du sagst, hey, da gab es eine Reaktion oder eine Entwicklung, die daraus entstanden ist, da bin ich richtig stolz drauf?

[01:18:09] **Robert Kubin:** Nein, das könnte ich dir so nicht beantworten. Ich glaube, dass aber auch das Gefühl, auf etwas stolz zu sein, ist erst weniger der Effekt, den ich mir wünsche oder den ich vielleicht als Ziel drinnen habe. Es geht nicht darum, ob ich auf etwas stolz bin, sondern eher,

[01:18:31] ja, wie gesagt, in Diskussionen anzustoßen, Gedanken anzustoßen. Wenn so etwas entlaufen kommt, vielleicht ist das etwas, was du mit stolz meinst, dann schafft es bei mir auch eine gewisse,

[01:18:46] nennen wir es Zufriedenheit. Ich glaube, dass es einfach notwendig ist, sich nicht in seiner eigenen Welt zu verkriechen, sondern sich zu öffnen, sich auszutauschen und sich auch dessen bewusst zu werden, dass die eigenen Vorlieben, Methodiken, Strategien, das Bild von Welt, dass das auch einen Wert hat und hinausgetragen werden kann und zu einer Vielfalt beitragen kann, zu einer Vielfalt so bunt, wie unsere Schirme sind. Und das ist der wahre Wert in dieser Pilotenschaft.

[01:19:16] **Lucian Haas:** Welche Fragen stellen wir Gleitschirm -Piloten uns zu wenig?

[01:19:24] **Robert Kubin:** Vielleicht in die Richtung, wie es anderen geht, was andere an tollen Erlebnissen haben und nicht nur fragen, sondern sie auch darin zu bestätigen, sie darin zu ermuntern, weiterzumachen. Ich glaube, dass der Lob und die wohlgemeinte, ernst gemeinte Bestätigung anderer und das ist vielleicht überhaupt ein bisschen auch ein Zeichen unserer Zeit, dass das viel zu selten auch geäußert wird und das darf öfter passieren. Und wenn jemand nach der Schulung zum ersten Mal seinen fünf Kilometer oder zehn Kilometer Flug gemacht hat, dann gehöre ich auch zu denen hin, die sagen, hey, wie genial, wie genial, dass du das gemacht hast, wie genial, was du getan hast.

[01:20:11] Ich habe da selber vielleicht auch, ich bin da ein bisschen gebrandet, ich habe meinen ersten zehn Kilometer Flug, den ich gemacht habe, das habe ich ganz stolz und voller Euphorie einem eingesessenen Piloten damals in meiner Community erzählt und der hat gesagt, zehn Kilometer, das ist doch kein Streckenflug. Und das habe ich tagelang beschäftigt und ich finde, dass genau die gegenseitige Reaktion genau die richtige ist. Nicht gespielt, nicht aufgesetzt, aber das ist toll, das ist geil und das ist etwas, was wir vielleicht auch viel zu selten machen.

[01:20:45] **Lucian Haas:** Das lasse ich als Schlusswort dort stehen. Leute, lobt euch mehr, auch für die kleinen Erlebnisse und tollen Fortschritte, die ihr im Kleinen macht. Das ist das, was die Gleitschirmszene eigentlich fehlt oder vielleicht nicht fehlt, aber was sie viel stärker leben könnte, als was sie es bisher macht. Und du versuchst da auch mit deinen Freitagsthermiken entsprechende Impulse zu setzen, dass die Leute anfangen, darüber nachzudenken. Ich danke dir auch dafür. Danke für dein Änderungsgespräch.

[01:21:15] Wenn du die Freitagsthermik noch nicht kennst, jetzt aber mal lesen willst, die Links zum entsprechenden E-Mail -Abo und dem Archiv stehen in den Shownotes. Hat dir die Folge gefallen? Dann abonniere doch Podz-Glitz, schreib einen Kommentar, empfehle den Podcast deinen Freunden. Und wenn du mit beitragen willst, dass ich dich mit Podz-Glitz und dem zugehörigen Gleitschirm-Blog Lu-Glitz weiterhin so gut unterhalten und informieren kann, dann werde doch zum Förderer. 1 -2 Euro pro Podcast -Folge plus 1 -2 Euro pro Lesemonat auf Lu-Glitz tun dir sicher nicht weh, geben mir als freiem Journalisten aber in der Summe das nötige Fundament, um diese Projekte fortführen zu können. Alle weiteren Infos dazu, wie dein frei wählbarer Förderbeitrag mich erreicht, steht im Blog Lu-Glitz auf der

Seite Fördern.

[01:22:05] Bis zum nächsten Mal. Euer Lucian.

English

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

Show notes

Every week, Robert Kubin holds up a mirror to the scene in the „FreitagsTHERMIK“. How has this changed his view on flying?

Anyone who has subscribed to the Thermik-Magazin and looks at the imprint there will find Robert Kubin as Managing Director of Marketing and Advertising alongside the publisher Norbert Aprissnig. Even though this is certainly an important part for the magazine to be able to compete in the market, Robert plays a perhaps more formative role in the paragliding scene in a different area.

For nearly five years, he has been publishing an online column called FreitagsTHERMIK every Friday. You can subscribe to it as an email newsletter or follow it via the Facebook account of the Thermik Magazin.

What Robert delivers there is unique and valuable in its own way. In short essays, he reflects on the various conscious and unconscious ways of thinking and acting of paragliders. He asks provocative questions, describes curious observations at launch sites, tells of his own flight desires and doubts, and thus constantly holds up a mirror to his readers. In this way, he sparks thoughts about the why, the how, and with what goals we actually take to the air.

In this episode 191 of Podz-Glīdz I speak with Robert Kubin not only about his intention with the Freitags-Thermik. It is also about the question of how, by constantly dealing with aviation on a meta-level, he has become a different, in the literal sense more self-aware pilot.

Another topic is the digital strategy of Thermik. Robert tells how the publisher wants to build a broader online platform for the paragliding scene with additional offers – in addition to the magazine, which has only appeared online since the beginning of the year.

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

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

Music for this episode:

Track: That's the One | Künstler: Ryan McCaffrey_Go By Ocean

Youtube Audio Library: <https://www.youtube.com/watch?v=pPdql6rAtUo>

Lu-Glīdz Links:

- Blog: <https://lu-glīdz.blogspot.com>
 - Facebook: <https://www.facebook.com/luglīdz>
 - Instagram: <https://www.instagram.com/luglīdz/>
 - Whatsapp channel: <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJIU34>
 - 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>
-

LINKS to Robert Kubin:

- Archive of the FreitagsTHERMIK: <https://www.thermik.at/freitagsthermik/>
- Platform Thermik.cloud: <https://thermik.cloud/>
- Thermik-Magazin on Facebook: <https://www.facebook.com/thermikmagazin>
- Robert Kubin on Instagram: <https://www.instagram.com/snoody/>

Transcript

[00:00:02] **Robert Kubin:** I'm a bit of a brand for that. I told a seasoned pilot in my community back then about my first 10-kilometer flight, and I told him with all this pride and euphoria, "10 kilometers, that's not a cross-country flight." And that bothered me for days. And I think that mutual reaction is exactly right. Not staged, not forced, but it's great. It's awesome. And it's something we maybe do far too rarely.

[00:00:41] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, the Lu-Glitz podcast. Stories from the cosmos of paragliding. Today with Robert

[00:00:50] **Robert Kubin:** Kubin. And

[00:00:52] **Lucian Haas:** I'm Lucian Haas.

[00:00:56] Anyone who subscribes to Thermik magazine and looks at the masthead will find Robert Kubin listed as Managing Director of Marketing and Advertising, alongside publisher Norbert Apresnik. Even though that is certainly an important role for the magazine to remain competitive in the market, Robert plays a much more influential role in the paraglider scene elsewhere. For nearly five years, he has been publishing an online column every Friday called Freitagsthermik. You can subscribe to it as an email newsletter or follow it via the Thermik magazine Facebook account. What Robert delivers there is unique and valuable in its own way. In short essays, he reflects on the various conscious and unconscious ways of thinking and acting among paraglider pilots.

[00:01:45] He asks provocative questions, describes curious observations at launch sites, tells stories of his own flying blunders and doubts, and thus constantly holds a mirror up to his readers. In doing so, he prompts thoughts about the why, the how, and with what goal we actually take to the air. In this episode 191 of Podz-Glitz, I'm speaking with Robert Kubin. In this episode 191 of Podz-Glitz, I'm speaking with Robert Kubin. Robert Kubin doesn't just talk to the paraglider scene about his intentions with Freitagsthermik. It's also about the question of how, by constantly dealing with flying on a meta-level, he has become a different, in a literal sense more self-confident pilot. Another topic is Thermik's digital strategy. Robert tells us how the publisher, alongside the magazine, which has only appeared online since the beginning of the year,

[00:02:35] ...will build a broader online platform for the paragliding scene with additional offerings. By the way, I can only present these behind-the-scenes conversations because there are supporters who financially support my work on the podcast and blog. Join in! You can find out how on the Podz-Glitz Gleitschirm-Blog, specifically on the "Fördern" page.

[00:03:00] Robert, to what extent do you feel like a flight philosopher? That

[00:03:06] **Robert Kubin:** is a good starting point. Less of a philosopher, but I'd say more of a pilot coach. And not a coach in the sense of a consultant, but someone who perhaps asks unusual, provocative questions and wants to stimulate reflection.

[00:03:24] **Lucian Haas:** When this podcast episode comes out, your 570th episode—that's what it should be according to my count—Freitags Thermik will probably be released at the same time. And Freitags Thermik is basically every Friday you deliver, I'd say, a short essay about flying where you always pick up on interesting topics. When you started this project, I mean 570 short essays, that's quite a lot. What did you expect? Did you think you could keep at it for that long?

[00:03:57] **Robert Kubin:** Okay, I have to mention that first. The project wasn't started by me.

[00:04:01] **Lucian Haas:** The first

[00:04:02] **Robert Kubin:** Freitags Thermik was actually the idea of and was started by Franz Altmann. Actually, it's Franz Hudler, he got married and changed his name. And he ran Freitags Thermik until issue, I think, 260, 270 or so. So about half of what we have today. A bit less than half. Yes, exactly. And his idea back then was to deliver a little kick, a boost of motivation at the end of the week, at the beginning of the weekend, to go flying, maybe just to get people in the mood, to maybe overcome the inner pig of doubt to head out to a flying area. He is also a very, very passionate hike-and-fly pilot and ran it over more than 270 episodes.

[00:04:52] However, as is often the case with someone who commits to such a regular publication—and I'm sure you know a thing or two about that—there's a pretty big potential that over time the motivation might fade a bit, or that you might eventually run out of content. And that was the case with Franz, who is our test pilot and also an editor. But as far as Freitagsthermik is concerned, yes, there were irregular Friday thermals towards the end, sometimes they were published on Saturday. And it was actually foreseeable that Freitagsthermik could be heading towards an end. And that was roughly the time when I started working at the Thermik Verlag and joined the team.

[00:05:40] And we had about 5,000 subscribers for Freitagsthermik back then. And I thought to myself at the time, 5,000 subscribers, that's not nothing, that's quite a lot. And I wouldn't want to let that slip away. So we also thought about it internally: what can we do with this Freitagsthermik? How can we perhaps structure it differently? And in the process, a realignment came about that didn't just work with, perhaps, beautiful narratives or simple motivational kicks, but one that asks deeper, sometimes thought-provoking questions. Like during a hike and fly, for example, during the ascent, where I as a pilot can also reflect on things.

[00:06:25] Maybe even unusual questions, unsettling, or even provocative ones. I always titled it "guaranteed subjective." And with that, I just wanted to provide some thoughts, some nudges, to get people thinking about their own flying activity, to maybe think a bit more about their own motivation, and to deal with flying as such—something that goes beyond what you might discuss at the launch site, at the landing beer, or with the innkeeper afterwards.

[00:06:58] **Lucian Haas:** Do you still know which number you started with? When did you take over?

[00:07:03] **Robert Kubin:** I can't tell you exactly at the moment, I think it was around 270.

[00:07:09] **Lucian Haas:** Do you still remember what your first topic was back then, the one you took over?

[00:07:13] **Robert Kubin:** Oh, I can't tell you that right now, no. I'd really have to look it up.

[00:07:19] **Lucian Haas:** But this intention, to look at the paragliding scene with this, let's say, critical—well, maybe "critical" in quotation marks—but with a certain meta-perspective, this intention comes mainly from you. You brought that in?

[00:07:33] **Robert Kubin:** Yes, I might have to go back a bit there. About 16 years ago, I did a very comprehensive, intensive coaching training at an academy in Vienna to become a systemic coach. It was never my goal there to actually become an active coach, an active business coach, but I found interest in the methodology of how coaching works. For me, it was more a form of self-reflection and also self-discovery. And to explain, coaching is commonly misinterpreted as something...

[00:08:18] ...a specific type of consulting. But there is a huge difference between a consultant and a coach. A consultant is someone who, based on a task, an interlocutor, and their expertise or training, explains how something works, how to achieve goals, and what needs to be done. A coach does exactly the opposite. A coach sits down with an interlocutor—referred to as a coachee, or someone being coached—and mostly asks them about their goals first. What do they want to achieve? Where do they want to go? Or what do they want to obtain? What do they want to change? And the assumption in coaching is that both the definition of the goal...

[00:09:04] as well as the solution in coaching—meaning the coach doesn't tell them how to do it, but the coachee actually has it inside them, they just can't answer it for themselves. For various reasons. Because they are simply trapped in their worldview and life circumstances, because they are oriented in a certain way, because they live by principles that also have to do with their environment. And this coaching is a very interesting approach, namely by having someone neutral, an outsider, who actually breaks down these framework conditions just through questioning and thereby

stimulates reflection. And this exact approach is so interesting to me in the aviation scene, so to get back to your question now.

[00:09:52] Because we have many in the aviation scene, let's just say,

[00:10:00] ...to the basic ideas and principles. Just think about one question, or rather the one I'd like to mention first, which is when it comes to upgrading your glider. Which glider class do I fly? And I believe it's undisputed that many pilots define their personality and themselves by the glider they fly. So it's not that they need the performance, they mainly fly accelerated, they fly hundreds of kilometers of distance, but they define themselves as: I'm a C-pilot, I'm a B-pilot, or a D-pilot, or a two-liner pilot. And for a pilot to take a moment to deal with this question—is this what I want? Does this lead me to a goal?

[00:10:45] And what actually is the goal?

[00:10:48] This question is also posed, for example, by Paul Guschlbauer in his book—which you've already discussed on the podcast—with the Wanderbird strategy.

[00:10:58] What is actually the reason why you go flying? What is your core motivation for going flying at all? And is it then that specific glider or that glider class that helps me actually achieve this goal? And of course, there aren't just goals in there that might be or have to be of a sporting nature, like, I don't know, flying a 300-kilometer distance, but very personal reasons can also be revealed there that you might not be able to answer through your own questioning. Namely, what is my place in my circle of friends, in my club, in my social topography? What role do I take on there? How do I want to be perceived? And with such questions, which I also formulate in the Freitagsthermik,

[00:11:48] I want to at least scratch the surface of these core beliefs, break them down, and lead people into those specific thoughts.

[00:11:57] **Lucian Haas:** If you look at it from a coaching perspective, as you describe it, a classic coach would sit down with their coachee and try to use these questions to, let's say, evoke a resonance in the other person, so that maybe new ideas start to vibrate or the reflection takes place accordingly. But what actually happens is that the coach—not the coachee, but the coach—stays on it, in the sense of asking a follow-up question or noticing, okay, that side is vibrating now, so I'll tug at it a bit more with the next question and see what kind of chord can come out of that, or something like that. You obviously can't do that with this column. You're basically just putting in a question impulse or a thematic impulse somewhere, throwing it into the scene, so to speak, in writing,

[00:12:51] but you don't get anything back directly where you can say, okay, I can start there and pull at that thread a bit more, or something like that. Do you miss that sometimes?

[00:12:59] **Robert Kubin:** I clearly lack that. I also have to say, I'm fully aware that this isn't a coaching process. That starts right at the beginning, because a coaching session actually begins with the question of where it's supposed to go, what the goal is. And of course, I don't know the goals of the people reading the Freitagsthermik—the pilots—who are as diverse as the number of pilots who read it. I don't know these goals and therefore can't carry out a coaching process. But I'm really only interested in this intervention. Just stimulating that train of thought once. If we actually find further interest in this process, then they will probably look for others or exchange ideas with others, maybe even exchange with a coach and say, what are my goals and what can we work on?

[00:13:59] to achieve them. But it's not about actually carrying out this coaching process. As I said, it's about what I do—and I don't just do this in the Freitagsthermik, but sometimes also at the launch site when we're doing paragliding—approaching things with questions. Yes, as I said, sometimes even disturbing questions. By disturbing, I mean that as a reaction to the Freitagsthermik, but also at the launch site without any provocation, there are pilots who say, "That's nonsense," or "That doesn't stink at all," or "That's none of your business." Maybe it's none of my business either. But the question itself is so interesting. And at the latest, the reaction—even if it's a defensive one—is a reaction. And I love that.

[00:14:44] You love

[00:14:45] **Lucian Haas:** it. If you take a look back at your work, if you took over at 270, that's probably already five years of Friday thermals you're writing now. If you recap the topics you've picked up there, which ones were the most controversial, where you noticed, "Wow, I really hit a nerve there"? I get an incredible amount of emails about those, or comments on Facebook, or whatever channels that feedback comes back to you through. There are certainly some episodes where you hardly get any response, and others where a lot comes in. Do you remember what actually really hit a nerve, where you'd say, "Hey, that was probably the right question"?

[00:15:29] So,

[00:15:30] **Robert Kubin:** where it regularly gets a lot of responses, and by responses, I mean we also share the Friday thermals on Facebook, on the Thermit Magazine Facebook page. In that sense, there's the option to comment, but we also receive very, very many responses via email. Actually, the vast majority are written back by email. Most reactions occur when it comes to the performance aspect, and there are two variations. One is regarding material, especially when it comes to gliders. So the question, I'll put it this way, one aspect is whether two-liners are now more of a definition of personality or if it's really something that is flown by the pilots.

[00:16:17] Is this a trend that actually has a sporting necessity, or do many pilots define themselves by it? There's a lot of feedback, namely one side that says quite vehemently,

[00:16:34] in the form of Friday thermals, or maybe other people want to badmouth this development, prevent it, or maybe try to put it in a bad light somehow. But there are very, very many reactions that also confirm this, saying, quite specifically, I don't follow this trend. I'm totally happy because I was on High B and I'm back on High A. And I feel validated by that, and finally someone is standing up here and saying that's great and it has a reason to exist, and I feel really comfortable with that. So it's about glider material, but also the performance aspects I'm addressing when it comes to competition, for example. Even here, I'm not a critic when it comes to competition.

[00:17:23] However, yes, through the questions I'm raising, I also want to say that we know how interested the pilot community actually is regarding competition. And I'm not just talking about a Red Bull, which might have the corresponding reach, but how many people are actually interested in a PWC or other competitions. How many follow them? How many are excited about them? Is this something that actually has a reach within the pilot community? And here, too, I'm getting very controversial feedback.

[00:17:54] **Lucian Haas:** Would you say the paragliding scene in general is divided in that regard? Like, there are the performance-oriented, performance-obsessed, performance-focused flyers, and then there are the hobby pilots who basically say, I just want to get into the air for a bit. And sure, they're always caught up in this circle of discussion about ABC and whether it's a two-liner or not and stuff like that. Of course, that affects them, but actually, they'd prefer to leave that behind or say, I don't even need that, to be honest with myself. I just want to do my after-work flight, or I'm happy if I've spent an hour wandering around the local mountain and did two launches, and then I'm already happy and I don't really need anything more, if I'm honest with myself.

[00:18:43] And that we really have something like two parallel scenes that then come together as the overall paragliding scene.

[00:18:51] **Robert Kubin:** So I wouldn't see a split or two camps right now, but there really is a wide range. And maybe that range is actually as large as the number of pilots who read this or perhaps start thinking about things because of my questions. At least I see it in the feedback. Of course, I don't want to say extremes, but there are camps that strongly represent one end or the other of the spectrum. But there is also a lot of feedback saying, I basically agree with you, but in the following aspect, I see it differently, which means they're moving somewhere in a middle ground, so to speak. I like this range enormously because I am firmly convinced that, especially with a sport and a hobby like paragliding, there is a very individual expression,

[00:19:51] how I practice it, what I get out of it, what my motivation is, how I live it out, and how I'm allowed to live it out—that is very, very important. I view it with a critical eye when there is a kind of camp formation. I occasionally experience this at launch sites, where I see certain dynamics, perhaps coming from clubs, sometimes also from communities, where the heroes of the launch site—so to speak—are the ones who are enormously performance-oriented,

who argue and stage themselves there and let themselves be celebrated, and then those who maybe only fly the local mountain or who simply say, I don't really feel comfortable in the thermals either, and I never wanted to, I just wanted to fly down,

[00:20:43] who then almost feel, I mean, ashamed and with a dejected attitude

[00:20:51] ...distance yourself from this kind of discussion. And I think that this range of options is valid and should be allowed to exist, without only those who celebrate the long cross-country flights being the heroes here.

[00:21:06] **Lucian Haas:** Would you say, from your observations, that every launch site has its own pilot community, with its own pilot ethos or whatever you want to call it, that it lives by? And there are basically the performance-oriented launch sites, where you meet the typical types, and if you show up there as a beginner, you just have to sit there in awe and think, oh my god, what is going on here? And then there are the other launch sites, where it might be much more collegial from the start, much more relaxed, much less performance-oriented; everyone just wants to go for a nice flight and is happy for everyone else, without having to discuss long XC points or whatever else first. And what have you seen—what I saw recently, and other things—that this really also applies to launch sites, and that you should actually categorize launch sites by that, not like, what's a good XC launch site to get into the air early, but where can I also particularly

[00:21:59] ...about the vibe—where can I launch in a relaxed way, and where is it perhaps more of a performance-oriented launch site?

[00:22:05] **Robert Kubin:** I do think that exists, so less with Hike and Fly of course, if someone is out alone or in a small group, then it's less prevalent, but yes, I do think there are such—let's call them—orientations, because not every day is the same and it's not the same pilots there every day, but there are certainly such orientations and to put it plainly, to say it clearly again at this point, it's not about the fact that those—let's call them the performance-oriented pilots—especially those who fly long distances and define themselves by that, would have, how shall I put it, a bad influence, not at all. I'm saying it again, I love the range there, but it's also a bit about...

[00:22:52] to perhaps once again provide context regarding Friday thermals, through these questions, through these interventions, and also through my personal statements that I make in there, to give the ground, the encouragement to those who don't enjoy this performance orientation or don't pursue it: what you're doing is great, do it, live it out, if that is your flight goal and that is what you say after landing, "that was extremely cool, that gives me so much for my life and for what I want to achieve."

[00:23:37] then it's exactly right. I want to give that impulse to someone who maybe only has one glide, doesn't land and get annoyed saying everyone else is still in the air and that's actually where I belong.

[00:23:52] **Lucian Haas:** By writing about it like this for five years now, and by constantly forcing yourself to take on a sort of observer role regarding the paraglider scene as well—because you always have to find your topics, you have to say, okay, where am I looking this week and so on—has your perspective on the paraglider scene changed because of that over these five years?

[00:24:14] **Robert Kubin:** I'd say yes, for two reasons. The first reason might be related to that coaching training I mentioned earlier.

[00:24:25] When you engage with this methodology and this coaching, you naturally start to observe with a more focused gaze. Then, a launch site group dynamic that might arise there also raises questions for me. Who is moving where? In what groupings is this happening? What questions and what statements are being made there? And yes, I might be someone who really enjoys observing that. I love these dynamics. For me, it's much better than, let's say, watching TV or other pastimes, because it's simply real life.

[00:25:13] **Lucian Haas:** Does it ever happen that you get to a launch site and don't take off because the launch site dynamics among the pilots are so interesting that you say, I'll stay for another half hour. The conditions look good, but I find what's happening here right now so interesting, I just want to listen some more.

[00:25:29] **Robert Kubin:** Yes, although I don't just listen, I also get into conversations with many pilots. However, yeah, it can be that it keeps me there, and that the conversations are just so interesting or provide me with aspects that are simply exciting, which I hadn't heard before. And that might also be this second point I wanted to mention. It might sound very selfish now, but from the Friday thermals and from these conversations, new ideas emerge that give me food for thought and prompt me to think again, and also help me reflect on aspects of flying, my motivation, and various behaviors that I might have, for example, how is it with my performance-oriented thinking?

[00:26:16] How is it with my position in the social topography and my circle of friends? Are there ways I might fall into behaviors where I think to myself, was that really necessary or meaningful, or did it actually move me forward? And that's why I love these conversations with the feedback about myself.

[00:26:39] **Lucian Haas:** Would you say that this Friday thermals column has basically made you a different pilot yourself? Yes, I definitely would. Not just,

[00:26:48] **Robert Kubin:** clearly, you're always developing in some way, and flying as such has also strongly shaped my personality. But also the Friday thermals as a kind of self-therapy

[00:27:05] or self-reflection has also had a strong influence on me.

[00:27:11] **Lucian Haas:** Can you elaborate on that a bit? I mean, are there points where you can describe how you might have been a different pilot five years ago, or made different decisions, where you'd say that really changed because I've also thought about it a lot and exchanged ideas with other people, and that I see it differently today? So, there's one point that immediately comes to mind...

[00:27:31] **Robert Kubin:** comes to mind, and I mentioned this before, it's about this performance concept with the gliders and the class of gliders.

[00:27:41] About three years ago, when this C2-liner topic came up, I wasn't just highly interested in what it actually is that distinguishes these two-liners—this often-quoted two-liner feeling. What is it really? And I absolutely wanted to experience it, I was curious about it, but it already... and I then got one of the first two-liner gliders and flew it for a long time, and I enjoyed it, when other pilots back then—because everything was new—came up to me and asked me what it's like, what you're experiencing, and if it's really dangerous.

[00:28:29] ...or not? And have you had any wild experiences with it? I mean, you eventually end up in a position that, I don't want to say, flatters you, but still moves to the center and is something you could perhaps enjoy. And I realized for myself, also through conversations and feedback and also through Freitagsthermik, by dealing with the topic very intensively—not the idea of performance as such, but is this what I want? Does this move me forward? Does it move me toward my goals or my ideas of flying? And I gained the realization for myself: it's not. Definitely not.

[00:29:14] I love being placed in the Low-C class somewhere, and I love the feelings in this class right away, but at the end of the day, for me personally, this Two-Liner-C flying has had an impact because I said, well, that's not it for me. That's not the flying that actually moves me forward; it maybe causes me a bit more stress than feelings of happiness. And that was one of the processes that was, of course, also triggered by the feedback from the Friday thermals, where pilots, in their diversity of feedback, gave me their insights and their positions on it, which triggered my thinking once again.

[00:30:01] **Lucian Haas:** So you're not flying a two-liner C today? No. But you're still flying a Low-C, so a three-liner C again?

[00:30:09] **Robert Kubin:** A three-liner, yeah, exactly, again.

[00:30:12] **Lucian Haas:** Why is that? I mean, lately I've been looking into reflex profiles and stuff again more intensely. And I've talked to different manufacturers about it, and they all basically say that two-liners as such aren't fundamentally more dangerous or risky; rather, the risk always comes from the fact that because of their profile—since they typically have a stronger reflex—they're simply more stable. In many turbulences, they just pull their nose up and float back up like that, so nothing actually happens, which can tempt you to fly faster or stay on the gas longer when it

gets turbulent.

[00:30:57] You then rely on that, and if you actually get a collapse from this high-acceleration state, it's much more intense because there's so much more energy in the system. And they say that if you actually flew a two-liner the way you'd fly a Blue-C three-liner or something else, saying, "I just won't accelerate as much," then you'd actually be safer in the end and all that. Don't you see it that way? Or is it maybe just a matter of mindset, where you'd say, "Hey, I'm 'upgrading' in quotes, taking a two-liner, but I'm not flying it at all in that extreme way that I'd hit the points where it might become more critical," and with that, I might actually have a safer glider in the end?

[00:31:47] I'd like to be more nuanced about it.

[00:31:48] **Robert Kubin:** answer. The question of whether a glider is now risky or dangerous and how it reacts depends, for me, 100 percent on the pilot. When I have conversations with our test pilots, like Franz Seiler for example, who is a really great pilot and uses every free minute to fly very intensively and has been established for years in high-performance wings, D-wings, and two-liners, I would like to claim that his muscle memory and his entire experience are set up in such a way that he can handle these gliders in the best possible way.

[00:32:39] In that sense, a C-2 liner or a D-2 liner in the hands of Franz Seiler will probably be much less dangerous than many gliders with another pilot who might have less experience or perhaps deals with this subject matter less. And for me personally, the reason was this: I think I felt what this 2-liner topic is all about with that 2-liner. It's direct, it's certainly nice to fly, that's fun too. I discovered for myself that regarding the descent methods, there are simply limitations that I might miss, but when I looked into it intensively, I wanted to know: do I really want to put up with that?

[00:33:32] Is it worth it? And the second question is, I do enjoy flying XC, but I'm talking about 100, 150 kilometers; I don't fly any further than that. Do I really need to be constantly in the gas to fly maybe 200, 250, 300? No, that's not the case. And in that sense, I have to ask myself, is it worth it? Is it necessary? And I believe that with the ambitions I have and the feeling that I want to feel more comfortable and better off in this low-CHB range, and perhaps have more safety aspects available, and the—let's call them—inconveniences that might exist with the C2-Liner, I don't have to take those on.

[00:34:26] **Lucian Haas:** To get into some of the topics from your Friday thermals, you have the 552, which maybe connects a bit to this, you took up a theme, the title was Burnt Out Pilots. And to summarize it very briefly in one sentence, you also wrote that when vertical starters give up flying again—so they make enormous progress, maybe climb very quickly into the storm classes, and then suddenly they're gone. Is that something you would say, because they've simply overextended themselves regarding the glider class, that this is an effect that happens very often and that's why some pilots who stand out as vertical starters at the launch sites suddenly just disappear?

[00:35:14] **Robert Kubin:** I believe that here, the question of the glider and the glider class and the progression through the glider classes is only one aspect. The central point of this Friday thermals was the following. I think every pilot can relate, at least I can say it for myself, that we have always strived, since our training days,

[00:35:37] to experience progress as quickly as possible. That starts already with basic training, at the flight school where I was trained, where there's a lower practice slope and an upper practice slope, and if you're on the lower practice slope on the first day or the first two days, then the pilots who are already on the upper practice slope are the big kids, and you wish, I can finally go up there. The goal there is definitely to get to the upper practice slope, and when you're on the upper practice slope, you can already see the high-performance gliders flying over you and think, I absolutely want to get up there and I want to as soon as possible, and it feels like a celebration when the flight instructor gives you the okay, you're allowed to go up now, we're doing high-performance flights.

[00:36:25] So everyone is striving to make real progress and move forward as quickly as possible, and with that, of course, to project a bit of the trait to the outside world: I am a talented pilot. Who would like to be untalented, having to do every exercise again or spending a third day on the lower practice slope because the glider still isn't inflating properly?

[00:36:56] This drive continues even when you're flying independently, when you want to be the first one to go over 3,000 meters, the first one to fly a 10-kilometer circuit, or the one who flies over to the neighboring mountain. Not just because of the experience itself, but also because of the admiring looks from those who might have been in the same training and haven't done the 10-kilometer flight yet, or haven't gone over 3,000 meters. And it just keeps going. And I think there are pilots here who are naturally talented, whatever "talented" is supposed to mean now,

[00:37:39] ...are talented, who are sometimes perhaps even brazen because they simply dare and say, I'm just going to fly away now, or I have fewer concerns, who just run the risk of hitting a ceiling in a short amount of time where this development no longer continues. But if you're already in such a dynamic and developing so quickly and then suddenly such a ceiling appears, then it hurts twice or three times as much. Yes, it hurts the pilot because he's somehow now asking himself, why isn't it going any further? It hurts when the questioning looks all around the launch site say, yeah, but nothing is happening with them anymore either, yeah, nothing bigger anymore.

[00:38:25] And I've experienced several flying careers where people flew less and less and maybe even stopped altogether. And that's why I love the opposite, because every tiny bit of progress—if I fly 10 kilometers today and then do an 11-kilometer flight next week—every tiny bit of development is beautiful and deserves to be celebrated. It doesn't have to be a 50-kilometer flight after the 10-kilometer one, and then immediately a 100-kilometer flight. Of course, you can tell new pilots a hundred times to take your time, enjoy it, enjoy your flying career as it unfolds. But I know from my own development, of course, that the desire to develop as quickly as possible, to be considered a talented pilot and to move forward, is deeply rooted in everyone.

[00:39:22] **Lucian Haas:** Do we as pilots perhaps set ourselves the wrong goals in the end? For example, these kilometer goals you mentioned—10, 50, 100—then you say, now I want to do 150. I once had a friend who worked towards the 100-kilometer mark for a long time, and then he eventually had it in the bag and was, in a sense, aimless for a while. He was really like, yeah, what do I actually want to do when I fly now? And he couldn't imagine it for himself; even from where he lived, it wasn't necessarily like, now I'll just easily go for the 200-kilometer one, because you don't get to fly that often for the long distances. Rather, you say a 100-kilometer flight was already a lot for him and he'd say, now I've basically reached my goal for my flying career.

[00:40:08] He thought about what else he absolutely wanted to achieve, but he had achieved it and was, yeah, aimless and also a bit demotivated by it. So maybe we're setting ourselves the wrong goals, where you can say you'll reach them eventually and then we lack the motivation. Shouldn't we set different goals, ones that you can never actually reach, but where you can only say you can get better? Like being a better starter or a much better thermal, where you can never say, "Now I can do thermals," because of course every thermal is different and you have to work towards that goal again for every thermal. How do you see that? Let me pick up again what I...

[00:40:51] **Robert Kubin:** I've mentioned before, and yes, where Paul Gutenbauer also got involved. In his book, he asks the question of what the actual goal is. Why do I actually go flying? I don't think something like flying 50 or 100 kilometers for the first time is the actual goal. That's not the driving force a pilot has, why they go flying, why they accept a journey of an hour or more and the cross-country connections. It's actually about the underlying, very personal goal. What is it that I actually want to experience? Yes, what is it that actually drives me? And making this goal conscious, when I know that it is this,

[00:41:40] for me, for example, it's this wonderful feeling that I can go up a mountain during a hike and fly, and that I don't have to hike back down. For as long as I can remember, I've climbed many...

[00:41:57] ...every year I've climbed mountains. The descent was actually always a nightmare for me and it exhausted me extremely, and I never wanted that. And I actually think to myself during every flight, even in late autumn and winter, I think to myself, if it only takes five minutes, how lucky I am that I can fly down.

[00:42:20] How great it is to have that feeling of having a descent aid. For me, cross-country flying is more like a bonus. And by being able to reach this goal with every flight, it's not something I can just tick off a bucket list under the motto "I climbed up once, I flew down once," but rather something I can experience over and over again. But this question of the goal, everyone probably has to answer for themselves. And if it actually turns out that someone says, "I just want to

fly 100 kilometers once, I want to know what that's like. The landscape experience and, I don't know, the challenge. And then coming back. And that's what I want to experience." And that's it then. Well, maybe it actually is the case that the person then says, "Goal achieved."

[00:43:07] What was it about my aviation career? I've experienced that often with Tannenfliegen. I have the Tannen training and have flown with several passengers. I've had some passengers who said, I wanted to experience that once. I've experienced it now. It was great. Thanks. But that was it for them. And that's allowed. But as I said, I think everyone has to think about their goals. And I believe you're talking about the wrong goals.

[00:43:41] If you really listen to yourself, if you react to questions like those that I might pose through the Freitagsthermie, or that you often convey or raise in your podcast, or your guests—when I deal with that—then I think I get closer and closer to this answer. What are my very personal goals? What drives me? What are my motivations? What do I actually want? And I also think that there are many pilots who start flying who, over time and due to such questions, realize, okay, this just isn't it.

[00:44:25] Or it's just not worth it for me. I actually have other goals in my life.

[00:44:30] **Lucian Haas:** If you've already written well over 200 of these columns, aren't you starting to run out of topics? Actually, no.

[00:44:39] **Robert Kubin:** Every launch site, every time I listen into the community, it immediately gives me new aspects. And there's no such thing as a list of topics; rather, there are different aspects within every topic. I sometimes even pose questions in a Friday therapy session that I've raised before, but I pose them in a completely contrary way, for example. For instance?

[00:45:04] Yes, the idea of performance immediately comes to mind again. Of course, there's also the opposite question: to what extent is competition with others or comparing yourself to others beneficial for your own development? Or SIV training, for example. To advocate for it, so to speak. We all say it's important, that you should do it, and that you learn so much from it. But of course, there are also aspects within that might not necessarily be beneficial. Where I have a rescue landing and say, I've just experienced something I never wanted to experience and it directly takes its toll on me. And as always, it has to do with dealing with your own personality inside there. You're flying

[00:45:47] **Lucian Haas:** Since when did you start? I think you wrote 2014. So now you've been flying for twelve years. Yes. What goals did you have back then? I mean, why did you start paragliding back then?

[00:46:01] **Robert Kubin:** So my trigger was very clear

[00:46:05] this climbing up and gliding down. I have to say that until the training and the first theory session I had, I had no idea that something like thermals flying even existed. It wasn't evident to me. I had a good friend who, at the time, kept posting on Instagram that he had gone up a mountain in the morning. I live, let's say, within reach of the foothills, so not very high mountains. And he kept posting photos where he had climbed the mountain for an hour or an hour and a half, flown down, and then reported quite proudly. And by noon, I was back in the office and could still work. And I thought to myself, that's something worth striving for.

[00:46:52] Because normally, every mountain tour for me was a day trip. And that was it for the day. And that was the main reason I said that this wouldn't be uninteresting. I wanted to know how it worked, so I got in touch. For me, it was really the help with the descent. And yes, throughout the course, I learned that you can actually stay in the air longer, that you can fly away, and thus get different experiences out of your flying career.

[00:47:22] **Lucian Haas:** How would you describe yourself as a pilot today? What kind of pilot type are you? I'm telling you, I'm

[00:47:29] **Robert Kubin:** ...also a range. I'm certainly a pleasure pilot. I'm not a competition pilot. Even when I fly cross-country, I'm relatively slow and I don't actually do it in comparison to others or in competition with others.

[00:47:47] And when I fly cross-country, the main aspect for me isn't the challenge of finding thermals again and climbing, but actually the enjoyment of the landscape. I love it, I find it fascinating, what I've been able to discover over

these years of flying—geographical connections that I never understood back in school. Like when I switch from one valley to another and think, they actually lie right next to each other. Or seeing areas that I obviously could never see otherwise. So for me, it's something like actually enjoying the flying itself and taking in the landscape.

[00:48:38] And it's an activity, an occupation, that also leads me very strongly toward my personality. I believe that flying is also truly personality-defining.

[00:48:51] **Lucian Haas:** In what ways would you say that? Or where has paragliding shaped you so much that you'd say certain sides of your personality come out, which are important, but are just so fostered by the flying?

[00:49:07] So, I believe that

[00:49:08] **Robert Kubin:** when flying, perhaps more generally, for pilots who especially fly for longer periods—meaning not those who discover it after a few months or maybe a few years—it's nothing new that pilots have a certain character trait that isn't unique to this industry, but is at least defining, and one that I also find in myself. While we are all social and exchange with friends, and of course talk about our experiences and have our launch site conversations, we are alone in the air. For the most part. Now, of course, you can observe and see where others climb better, but basically, we are traveling alone. It's my experience, it's my decisions that I want to make and must make in the air.

[00:49:59] It's my failure if I can't find the thermals anymore or if I don't manage a clean landing, or perhaps even if an accident occurs. It's my success when I do a cross-country flight and when I go down to land and still have a huge smile on my face for the rest of the evening on the way home. That also implies that I am truly someone who wants to make decisions and who can enjoy doing so. And I've always had that in my core. I was always quite bad at team sports in school. I also have to admit, I've never been a real team player professionally,

[00:50:45] but in the air, these

[00:50:50] personal factors have really become clear to me. And these, also these,

[00:50:58] I'd call it this readiness, this responsibility, to really live it, take it on, and make it conscious for myself.

[00:51:07] **Lucian Haas:** Through paragliding, you also ended up at the Thermik publisher, where you're now a managing director alongside Norbert Aprysnik.

[00:51:18] Would you say that was a real consequence? Like, you started paragliding, got to know that part of your life, your personality, and you say, "At some point, I want the other thing too." You also worked in the advertising industry before, had your own agency and all that. Did you say you want to bring those two worlds together professionally somehow? Was that a goal at some point?

[00:51:44] **Robert Kubin:** I don't think it was a goal, but it just happened that way, and I'm very happy it did. So, as you said, I had already become self-employed in the 90s with an advertising agency, and I always put it this way: I don't think I was unsuccessful, at least in the northern part of Austria, with this agency where I had the luck and the ambition to be able to sell it in 2018. And then I did what so many people wish for, not just in the paragliding sport, namely to say, I'm going flying every day now. I have enough opportunities, I have the time to really live it out, and I actually did that for about a year—not just going flying, but I was mountain biking,

[00:52:40] and I looked around a lot and really enjoyed life, but I slowly started to realize that I was simply missing that entrepreneurial challenge. Also this professional context, creating something and pushing something forward, and yeah, during this time it just happened because the new Dau-Prisnik is in roughly the same flying areas as I am, and we started talking and somehow it came about that on one hand, he declared a need to say he has to take some measures and also define a new goal, especially with regard to digitalization—not even define a goal, but first get clear on where it's actually supposed to go?

[00:53:26] Is digital, in whatever form, the future? Will there still be a printed Thermik magazine in ten years, or is it a trend where we already have to say that's perhaps a dying branch? And on the other side, I wasn't just an advertising agency, but also a management consultant, and at that moment, of course, I heard signals that made me think, highly

interesting. Not just as a company, but also in the industry, highly interesting. And yeah, that's how we came together, and for about a year I worked with Norbert as a strategic consultant, as an outsider, as a service provider, and out of that it arose, what if you, at all,

[00:54:12] ...if we continue to expand this interconnectedness, and I then joined the management. This isn't an official title, because the company only has one managing director, but I think I take on a role that operates at a management level, and then it's not just strategic consulting anymore, but we actually defined and pushed forward the entire development process together.

[00:54:37] **Lucian Haas:** Probably, if you were to put it in English, you'd be the CTO today, the Chief Technological Officer, because if I understand correctly, you're mainly the head behind the digital strategy and the digital transformation of the Thermikverlag, right?

[00:54:55] **Robert Kubin:** Yes, so in terms of my role, there are actually three areas. One is, to put it very simply, I'm responsible for the advertising clients, so I have contact with all the manufacturers and am very well-connected there; that's just the day-to-day business. But I already see a second role that connects me very strongly with Norbert, namely in the strategic further development of the company, and that has shaped the company very strongly over the last few years—about six or seven years now. And yes, everything that then goes into implementation, starting from the website to the webshop, and now starting on January 1st, 2026, the thermik.cloud platform,

[00:55:42] the result of a strategic development we actually defined in 2023; that also includes the digital magazine, the app development—all of that goes through my desk.

[00:55:59] **Lucian Haas:** Thermik has only been available online since the beginning of this year. So, what you guys discussed back in, when was it, 2018 or something, that in ten years everything might only be in the digital sphere—has that happened now? For you personally, do you see that as a positive development, not at all from a business figures perspective, but simply in terms of, let's say, the haptics or something? So, are you the digital person who says, I think that's good, or do you say, I understand if people say something is missing?

[00:56:32] **Robert Kubin:** Oh, both, both. I can also remember that interview you did with Norbert very well, who, like many other pilots, naturally regrets that the magazine as such no longer exists in printed form. And I can really relate to that. I don't just consume Thermik magazine; I've also subscribed to and bought magazines in other areas over years and decades, so I'm very strongly connected to magazines in general. I can understand it.

[00:57:13] However, I believe that this overall development regarding information transfer—let's say, information provision, and now perhaps specifically regarding magazines—is that printed magazines are losing more and more importance, accessibility, and acceptance, and are moving more into the digital realm. I see that very positively. I'm even experiencing it myself. In the last year or two,

[00:57:45] I don't read through the thermals magazine completely anymore. I'll put it this way. Even though I'm normally someone who reads a magazine from the first to the last page. Even if it's now available digitally again. Since 2026, I've had it with me everywhere on my iPad and I read it in all sorts of places. Even if it's just one page at a time and I keep scrolling, whether I'm in the waiting room, on the bus, or wherever. So I'm really getting back into reading more intensively, and I'm also getting this kind of feedback from many of our readers and subscribers. So yes, I also understand that there are many who regret that it's no longer available in print.

[00:58:31] But I believe that the development is definitely a positive one.

[00:58:34] **Lucian Haas:** I find that interesting. I mean, I notice with myself—I have a subscription with you, of course, because I want to know what you're writing and what you're showing about the scene. But I notice that with the printed magazine we had before, to be honest, it would sit in the bathroom. And when I went in there... and I'm the type who sits for a while, I like to read around a bit, and I'd basically always turn another page. Now, I don't necessarily take my iPad into the bathroom to swipe through things or whatever. But because the magazine is lying there somewhere, whether it's in the bathroom or on the kitchen table or whatever, I'm more likely to grab it. The other thing is, if it's lying somewhere digitally on the iPad, it's not visible to me.

[00:59:19] So, there's a certain lack of visibility. I mean, I don't just grab it. I have to actively go there and say, okay, I'm opening this now. I first have to open the app and then I look. Oh, there's a new issue. I'll flip through it and stuff. But that's a much more active process. I don't have that first impulse just because the issue is lying there. That just doesn't happen. That might be the other side that you don't experience as much. But I can imagine that you also have a nice effect with this Freitag thermals, even if it wasn't necessarily intended at the beginning, but now you also have this effect where you say, roughly every week, it reminds me. There's this thermals. I'm basically giving you a thought prompt, and at the same time, people say, oh, maybe I could take a look, is there a new magazine? Or now that I'm already on it, I'll take a look further.

[01:00:11] So, from your perspective, has that also gained an additional marketing effect?

[01:00:17] **Robert Kubin:** Yes, for sure. But let me just pick up on what you just said regarding your consumption habits concerning thermals. I think that the consumption behavior regarding a digital magazine is definitely not the same as for a printed magazine. And yes, of course, we're getting quite a few pieces of feedback saying, not just that I miss it, but that I'm not reading it anymore or much less. And yes,

[01:00:52] it doesn't correspond to my idea or my consumption habits anymore, in terms of how I want to receive this information. It's set up differently. But I also think, and I see this in the usage figures and the new subscriptions that have been set up, that there are many people who say, I don't want something like just receiving information, but I really want a lifestyle magazine. I want those beautiful photos and I want this world of experience that is conveyed with it. So it's not about news, like for example in your newsletter that you also send, but it's about a world that is conveyed here through the thermals magazine, where I can just lose myself.

[01:01:40] and not just receive information, but also experience it alongside us. And this world is also meant to be enriched by other tools that we have since created, as well as by the Friday thermals. So Friday thermals isn't just marketing and advertising activity, but is intended to enrich that world inside. It's a different kind of consumption. It brings in new aspects that didn't exist with the printed magazine yet. It also opens up a little piece of a new world, and based on the user numbers and the new subscriptions, which are by no means few, and also the feedback that is being consciously given to us here, we see that there are also many pilots who are embracing it and want exactly that.

[01:02:31] And we see ourselves confirmed in that, because our hearts bleed with every cancellation and every subscription that

[01:02:37] **Lucian Haas:** is canceled. thermik.cloud is now, in a sense, developing into a platform. So it's not just the magazine there, but you also offer a small paraglider universe around it with other offers. What is that? Tell me briefly, you can do a bit of self-promotion. What else can be found on thermik.cloud and why specifically that?

[01:03:00] **Robert Kubin:** Yes, so with thermik.cloud we've just started with the basics. Big plans are still ahead. So what I'm saying now is the status quo. On one hand, there's the thermik magazine, and specifically the entire archive of the last 13 years—or it's 14 years now—is on there. That alone is an added benefit; if I want to see or read a glider test from three years ago, in the printed version we constantly received requests like, "Can you send me that as a PDF?" or "Can you send me the magazine again?" Now it's available as part of a total subscription. Although the paramotor magazine is no longer published in a regular version, we've included the entire archive there as well for reading.

[01:03:53] And there are many aspects in both magazines that are at least timeless. I'm thinking of FlySafe reports, for example, from Franz Seiler, or many aspects that Michael Nessler brings in, which also raise a lot of feedback and questions. So, the magazines are in there. We've created our own section with test reports, which in turn is linked to a paraglider database where I can claim that, alongside various attempts or existing paraglider databases worldwide, it is currently the most extensive and best-maintained paraglider database. We now have nearly 500 current paragliders in there and are very committed to keeping them up to date.

[01:04:45] And this paraglider database is now being expanded with further functions, namely where you can immediately compare paragliders with one another. And attached to this paraglider database, of course, are various reviews, including your glider tests. So, for the gliders you tested, for example, the links are built in, but also to testers such as FlyBubble or CrossCountry Magazine, or even our gliders, our test reports. Furthermore, two months ago, we

released the database to the flight schools. We don't claim it's complete; it can sometimes be the case that some flight schools are still missing, but that is again the basis for a module that will actually be released in the coming days.

[01:05:37] and which we've already had in operation in a sort of beta version over the last two years—namely a system, I'd say a tool, that enables the flight school, in conjunction with the students, to document the progress they make according to their training plan—basic training, SIV training, whatever it may be—and to no longer work with written logbooks, for example, and all the processes necessary for that, with confirmations from the flight instructors where necessary, with the exports that are then required, so that the flight school can actually submit this progress to the corresponding institutions.

[01:06:26] What we want to achieve with this is, on one hand, applications and yes, information, but also functional provision for the gliding scene—and for us, that's characterized not just by pilots from the very first minute, but also by the flight schools, whom we as Thermik Magazine perhaps included far too little in our plans and far too little in our scope in previous years. We often discussed it, but perhaps we lacked the tools for it. And now we want to provide that so we can have a point of contact where exactly these groups find each other and, of course, can connect with a third group in the industry, which are the manufacturers.

[01:07:15] If manufacturers now have the opportunity not just to place ads on thermik.cloud, but also to share news or information that might be significant somewhere—be it safety notices or whatever—then that can contribute to this conglomerate where these three groups work together. So, with this platform, we actually want to become something like a hub—not a news portal, to be clear, but rather a hub where many people say, "I'll take a look there" when they are looking for a glider, a test report, information, or when they want to work with a flight school.

[01:07:59] ...something like that. So, a kind of brokerage platform, if we put it that way.

[01:08:05] **Lucian Haas:** ...something like that. So, let's call it a kind of mediation platform. But to get onto this platform, do I have to take out a subscription with you? Or are there many areas of it that are free and openly accessible? You can register for free.

[01:08:17] **Robert Kubin:** Using the flight schools, for example, and also this new system I just mentioned, is free for all pilots to use. Regarding paragliders, it's such that the associated tests—the ones that can be retrieved—only the tests from the last 12 months are paid. And by paid, I mean there is a single overall subscription for the entire platform, which then includes access to the magazines and the archive, and for example, the glider tests from the last 12 months. By the way, I also have a flight log, a little flight logbook, on there now, which I forgot to mention earlier.

[01:09:02] That does exist on the other platforms, but it's also linked to the other functionalities we have on the platform. And here, too, the first 100 flights are free. If someone wants to keep using it after that, well, then there's the overall subscription that can be taken out. So there are many areas that can be used for free, or at least are available for free up to a certain extent. That

[01:09:28] **Lucian Haas:** means that these free offers are, of course, a marketing attempt for you to get people onto your platform.

[01:09:34] **Robert Kubin:** Sure. And

[01:09:35] **Lucian Haas:** the hope is that eventually they'll all become subscribers and pay their bit more than 80 euros. Yes. And then they get the full package. That's how it is, exactly, very clear, yes. Can I find these Freitags -Thermiken that you're writing about just like that on thermik.cloud? I mean, is there an archive of all these Freitags -Thermiken there?

[01:09:57] **Robert Kubin:** Since the beginning, and still to this day, there is an archive of Friday thermals on thermik.at, so not on thermik.cloud. To be honest, we're not entirely sure yet what the future holds for these two platforms. So until now, thermik.at has been the website, and the webshop is also on there, which we still operate. I'm not entirely sure about the strategic direction yet, whether these two platforms will continue to exist in parallel in the future, because it can sometimes look a bit confusing as to how and where I can find things. But yes, to answer the question, the archive of the Friday thermals is also available on thermik.at; it's integrated there. There

[01:10:42] **Lucian Haas:** you can then read all over 500 of them. I think at the moment it's set up so that you see the last 100,

[01:10:49] **Robert Kubin:** I think you can read them. But it's purely a settings thing. So, yeah.

[01:10:55] **Lucian Haas:** What's the plan for Freitags Thermik? In your view, will you be writing it for years to come?

[01:11:02] **Robert Kubin:** I'm highly motivated to keep writing them. Yes, I'm constantly thinking and looking. Not just for topics, which I believe are inexhaustible, but how can we also use the Freitags Thermik to perhaps...

[01:11:22] ...more engagement, more feedback. While that might happen more often with provocative topics, and it's fun when they do come in, sometimes I'd also like to receive feedback that helps us with our "To-Dos"—how we move forward with our platforms, what we can do better, what we can improve, and through this interactivity and feedback loop, get to know the pilots even better. But yeah, it's being continued and it will keep going.

[01:11:59] **Lucian Haas:** But there's no central platform or on thermik.at, where you have the archive, where there's a function for the comments or emails you get regarding these individual ones to be posted there. I can't read them back. So there are comments on Facebook, which are obviously there, but those are only the few that come there via Facebook, but there isn't something, like a central platform or a central place, where you say, that's where the discussion around the Freitagsthermik actually takes place.

[01:12:28] **Robert Kubin:** So, over the last, I believe, two or three years, I'd say at irregular intervals, and sometimes even several times in a row, there have been posts in Thermikmanagement, in the magazine itself, where we've included feedback from the Freitagsthermik—especially feedback we received via email—which we also printed; I'd call them something like letters to the editor, and where I also allowed myself to react to one or another of these comments or perhaps provide some input. It hasn't been in the last few issues, but we haven't taken it off the table. So, whenever several Freitagsthermiken have been created where there's more feedback or input, where we say, "That's really interesting, even for a larger pilot group,"

[01:13:21] ...we'll definitely continue these series.

[01:13:23] **Lucian Haas:** But that's with a certain time lag, and then it's also just the printed or, in this case, digital form where you can read it later. It's written down once, but there's also no way to react directly. Yeah. Have you never thought about that? I mean, I find Freitagsthermik is really unique in its way because it raises questions and takes looks at the paraglider scene—not in every episode, but in many things really regularly—that are certainly worth discussing, worth thinking about, worth asking about. And then I sometimes think, yeah, why isn't there a summary platform where people can react to it currently, and where the scene would really feel like saying, hey, I'm reading that, I'm getting involved, and then it really happens,

[01:14:18] Maybe not in every episode, because not every one is that interesting, but quite often an active discussion does pop up there. The emails you get, only you can read those, or maybe the others in the editorial team, but it's not something that others can react to, like a real discussion platform for it. That's actually something I'd still like to see; if you could set that up on terbik.cloud or wherever, I think that would be great, because I believe something could really grow out of that and be genuinely interesting for people.

[01:14:50] **Robert Kubin:** So let me say one thing before I give you the answer. Of course, everything is fluid and work is constantly being done on it, and what I'm about to say might be completely different in a few months, and we might have decided on a different development. At the moment, I see it this way: the Friday thermals shouldn't develop in a direction where it could become a kind of discussion forum where actual discussions take place on a platform. To get back to the reason, to the core of this again, it's actually important to me to trigger thoughts, maybe even discussions, wherever they may take place.

[01:15:35] This trigger is important to me. It's important to me that reading pilots say, "That's something that's annoying me right now," or "That's something that's making me think," or "That's something that confirms my thinking." Why is that, actually? Or what's moving me inside? And I experience it with real enjoyment when I'm out at airfields, maybe also the day after, on a Saturday, and sometimes I listen in a bit on the pilots and the community that are there, and

sometimes real discussions do take place where I hear, "Did you read this and that in the Freitagsthermik?"

[01:16:20] And was it great or was it insane, or what is he writing now? That's actually the goal—this triggering—and not necessarily to map out the discussions that follow. Because as diverse as pilots' opinions are, as diverse as their goals and moments of enjoyment are, so diverse are the discussions that take place, and they're allowed to happen in all sorts of places. But I'll say it again: current opinion, current view, current strategy—maybe that will change. Do you have a sense of mission? Yes, definitely. At least something like a trigger awareness.

[01:17:06] So it's not about me conveying my opinion, my beliefs, my stance, my faith, or my strategies, but I see every conversation, every question, and every statement as a prompt to my counterpart to generate a reaction.

[01:17:31] And I like those reactions. I like it when the wheels start turning, and even if it's an outburst, for example, or someone is annoyed. I like that, because something truly valuable comes out of those conversations. And that's why, yeah, I enjoy sending things and triggering people.

[01:17:53] **Lucian Haas:** Have you ever received feedback from any of your Friday mics where you said, "Hey, there was a reaction or a development that came out of that, and I'm really proud of it"?

[01:18:09] **Robert Kubin:** No, I couldn't really answer that for you. I think that the feeling of being proud of something is less of the effect I'm looking for or perhaps have as a goal. It's not about whether I'm proud of something, but rather,

[01:18:31] yes, as I said, to spark discussions, to spark thoughts. If something like that comes up, maybe that's what you mean by pride, then it also creates a certain...

[01:18:46] let's call it contentment. I believe it's simply necessary not to retreat into your own world, but to open up, to exchange ideas, and also to become aware that your own preferences, methodologies, strategies, and worldview have value and can be shared to contribute to a diversity as colorful as our gliders are. And that is the true value of this pilot community.

[01:19:16] **Lucian Haas:** What questions are we paraglider pilots asking ourselves too little?

[01:19:24] **Robert Kubin:** Maybe in the direction of how others are doing, what kind of great experiences others are having, and not just asking, but also confirming it, encouraging them to keep going. I believe that praise and well-meaning, sincere confirmation from others—and this might be a bit of a sign of our times—is expressed far too rarely, and it should happen more often. And if someone has done their first five or ten kilometer flight after training, I'm one of those people who would say, hey, how awesome, how awesome that you did that, how awesome what you've done.

[01:20:11] I might have experienced this myself—I'm a bit branded by it—but I told a seasoned pilot in my community about my first ten-kilometer flight, and I told him with so much pride and euphoria. And he said, "Ten kilometers? That's not a cross-country flight." And that bothered me for days, and I think that's exactly the kind of mutual reaction that's just right. Not played, not forced, but it's great, it's awesome, and it's something we maybe do far too rarely.

[01:20:45] **Lucian Haas:** I'll leave that there as a closing word. People, praise yourselves more, even for the small experiences and great progress you make on a small scale. That's what the paragliding scene actually lacks, or maybe it doesn't lack it, but it could live it much more strongly than it does now. And you're also trying to set corresponding impulses with your Friday thermals, to get people to start thinking about it. I thank you for that too. Thanks for your feedback.

[01:21:15] If you don't know about the Friday thermals yet but want to read them now, the links to the corresponding email subscription and the archive are in the show notes. Did you enjoy the episode? Then subscribe to Podz-Glidz, leave a comment, and recommend the podcast to your friends. And if you want to help ensure that I can continue to entertain and inform you so well with Podz-Glidz and the associated paraglider blog Lu-Glidz, then please become a supporter. 1-2 euros per podcast episode plus 1-2 euros per reading month on Lu-Glidz certainly won't hurt you, but as a freelance journalist, they provide me with the necessary foundation to continue these projects. All further information on how your freely chosen support contribution reaches me can be found on the Lu-Glidz blog on the support page.

[01:22:05] See you next time. Your Lucian.

Français

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

Show notes

Chaque semaine, Robert Kubin tient un miroir devant la scène dans « FreitagsTHERMIK ». Comment cela a-t-il changé sa vision du vol ?

Ceux qui ont abonné au Thermik-Magazin et qui regardent l'imprimatur y trouvent Robert Kubin, aux côtés du rédacteur en chef Norbert Aprissnig, en tant que directeur marketing et publicité. Même si c'est certainement une partie importante pour le magazine afin de pouvoir tenir sur le marché, Robert joue un rôle peut-être plus déterminant pour la scène du parapente à un autre endroit.

Depuis près de cinq ans, il publie chaque vendredi une chronique en ligne intitulée FreitagsTHERMIK. On peut s'y abonner en tant que newsletter par e-mail ou la suivre via le compte Facebook du Thermik Magazin.

Ce que Robert livre là est unique et précieux à sa manière. Dans de courts essais, il raisonne sur les diverses manières de penser et d'agir, conscientes et inconscientes, des parapentistes. Il pose des questions provocatrices, décrit des observations curieuses sur les sites de décollage, raconte ses propres désirs et doutes de vol et tend ainsi, une fois encore, un miroir à ses lecteurs. Il suscite ainsi des réflexions sur le pourquoi, le comment et les objectifs avec lesquels nous prenons réellement le vol.

Dans cet épisode 191 de Podz-Glitz, je discute avec Robert Kubin non seulement de son intention avec la Freitags-Thermik. Il s'agit aussi de la question de savoir comment, en se confrontant constamment à l'aviation sur un niveau méta, il est devenu un pilote différent, littéralement plus conscient de lui-même.

Un autre sujet est la stratégie numérique de Thermik. Robert raconte comment la maison d'édition veut construire une plateforme en ligne plus large pour la scène du parapente avec des offres supplémentaires – en plus du magazine, qui ne paraît plus qu'en ligne depuis le début de l'année.

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

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

Musique de cet épisode :

Piste : That's the One | Artiste : Ryan McCaffrey_Go By Ocean

Bibliothèque audio Youtube : <https://www.youtube.com/watch?v=pPdql6rAtUo>

Liens Lu-Glitz :

- Blog : <https://lu-glitz.blogspot.com>
- Facebook : <https://www.facebook.com/luglitz>
- Instagram : <https://www.instagram.com/luglitz/>
- Canal Whatsapp : <https://whatsapp.com/channel/0029VaBV505CHDynzdlJU34>
- Youtube : <https://youtube.com/@Lu-Glitz>
- Soundcloud : <https://soundcloud.com/lu-glitz>
- Spotify : <https://open.spotify.com/show/6ZNvk83xxGHHtfgFjiAHyJ>
- Apple-Podcast : <https://itunes.apple.com/de/podcast/podz-glitz-der-lu-glitz-podcast/id1447518310?mt=2>
- Linktree : <https://linktr.ee/luglitz>

LIENS vers Robert Kubin :

- Archives de FreitagsTHERMIK : <https://www.thermik.at/freitagsthermik/>
- Plateforme Thermik.cloud : <https://thermik.cloud/>
- Thermik-Magazin sur Facebook : <https://www.facebook.com/thermikmagazin>
- Robert Kubin sur Instagram : <https://www.instagram.com/snoody/>

Transcript

[00:00:02] **Robert Kubin:** Je suis un peu marqué par ça. J'ai raconté mon premier vol de 10 kilomètres, que j'avais fait, avec beaucoup de fierté et d'euphorie à un pilote chevronné de ma communauté à l'époque, et je lui ai dit : « 10 kilomètres, ce n'est pas un vol de distance. » Et ça m'a occupé pendant des jours. Et je trouve que c'est exactement la réaction mutuelle qu'il fallait. Pas joué, pas forcé, mais c'est génial. C'est trop cool. Et c'est quelque chose que nous faisons peut-être beaucoup trop rarement.

[00:00:41] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz. Des histoires du cosmos du parapente. Aujourd'hui avec Robert

[00:00:50] **Robert Kubin:** Kubin. Et

[00:00:52] **Lucian Haas:** Je suis Lucian Haas.

[00:00:56] Quiconque s'abonne au magazine Thermik et regarde l'imprimatur y trouvera Robert Kubin en tant que directeur marketing et publicité, aux côtés du directeur de la publication Norbert Apresnik. Même si c'est certainement un poste important pour le magazine afin de rester compétitif sur le marché, Robert joue un rôle bien plus déterminant pour la scène du parapente à un autre niveau. Depuis près de cinq ans, il publie chaque vendredi une chronique en ligne intitulée Freitagsthermik. On peut s'y abonner comme newsletter par e-mail ou la suivre via le compte Facebook du magazine Thermik. Ce que Robert y propose est unique et précieux à sa manière. Dans de courts essais, il fait écho aux diverses manières de penser et d'agir, conscientes ou inconscientes, des parapentistes.

[00:01:45] Il pose des questions provocatrices, décrit des observations curieuses sur les sites de décollage, raconte ses propres ratés en vol et ses doutes, et tient ainsi ses lecteurs face à eux une fois de plus. Il suscite ainsi des réflexions sur le pourquoi, le comment et avec quel objectif nous prenons réellement le vol. Dans cet épisode 191 de Podz-Glitz, je discute avec Robert Kubin. Dans cet épisode 191 de Podz-Glitz, je discute avec Robert Kubin. Robert Kubin ne parle pas seulement à la scène du parapente de ses intentions avec Freitagsthermik. Il s'agit aussi de la question de savoir comment, en se confrontant constamment au vol sur un plan méta, il est devenu un pilote différent, plus sûr de lui au sens propre du terme. Un autre sujet est la stratégie numérique de Thermik. Robert raconte comment la maison d'édition, outre le magazine qui ne paraît plus qu'en ligne depuis le début de l'année,

[00:02:35] avec des offres supplémentaires, va construire une plateforme en ligne plus large pour la scène du parapente. D'ailleurs, je ne peux vous présenter que ce genre de discussions approfondies grâce à des mécènes qui soutiennent financièrement mon travail sur le podcast et le blog. Rejoignez-nous ! Pour savoir comment faire, rendez-vous sur le Gleitschirm-Blog Podz-Glitz, sur la page Soutenir.

[00:03:00] Robert, dans quelle mesure te sens-tu comme un philosophe du vol ? Est-ce que...

[00:03:06] **Robert Kubin:** C'est un bon point de départ. Moins un philosophe, mais je dirais plutôt un coach de pilotes. Et pas un coach au sens de consultant, mais quelqu'un qui pose peut-être des questions inhabituelles, provocatrices, et qui veut aussi pousser à la réflexion.

[00:03:24] **Lucian Haas:** Quand cet épisode du podcast sortira, ce sera probablement aussi le moment où ton 570e épisode, il me semble d'après mon calcul, de Freitags Thermik sera publié. Et Freitags Thermik, c'est en gros chaque vendredi que tu livres, je dirais, un court essai autour de l'aviation, où tu abordes toujours des sujets intéressants. Quand tu as commencé ce projet, je veux dire 570 courts essais, c'est déjà pas mal. À quoi t'attendais-tu ? Tu pensais pouvoir tenir aussi longtemps ?

[00:03:57] **Robert Kubin:** D'accord, je dois préciser ça avant. En fait, ce n'est pas moi qui ai lancé le projet.

[00:04:01] **Lucian Haas:** La première

[00:04:02] **Robert Kubin:** Freitags Thermik était en fait l'idée de Franz Altmann. En fait, c'est Franz Hudler, il s'est marié et a changé de nom. Et il a géré Freitags Thermik jusqu'au numéro, je crois, 260 ou 270 environ. Donc la moitié de ce qu'on a aujourd'hui. Un peu moins de la moitié. Oui, exactement. Et son idée à l'époque, c'était de transmettre un petit coup de boost, une dose de motivation en fin de semaine, au début du week-end pour aller voler, peut-être aussi juste pour donner envie, pour surmonter peut-être aussi la flemme de se rendre dans une zone de vol. C'est aussi un pilote de Hike-and-Fly très, très passionné et il a fait ça sur plus de 270 épisodes.

[00:04:52] Cependant, comme c'est souvent le cas pour quelqu'un qui se consacre à une publication régulière — et je pense que tu peux certainement en dire long là-dessus — le potentiel est assez grand que la motivation s'étirole avec le temps, ou que l'on puisse finir par manquer de contenu. C'était aussi le cas pour Franz, qui est test pilote et rédacteur chez nous. Mais en ce qui concerne la Thermik du vendredi, oui, il y en a eu de manière irrégulière à la fin, parfois publiées le samedi. Et il était prévisible que la Thermik du vendredi puisse toucher à sa fin. C'était à peu près le moment où j'ai commencé à travailler pour l'éditeur Thermik et que je suis arrivé dans l'équipe.

[00:05:40] Et à l'époque, on avait environ 5 000 abonnés pour la Freitagsthermik. Et je me suis dit à ce moment-là : 5 000 abonnés, ce n'est pas rien, c'est déjà beaucoup. Et je n'avais pas envie de les perdre. On a donc réfléchi en interne à ce qu'on pouvait faire de cette Freitagsthermik. Comment on pouvait peut-être la structurer différemment ? Et dans ce contexte, il y a eu une réorientation qui ne se contentait pas de beaux récits ou de simples coups de boost, mais qui posait parfois des questions plus profondes, qui poussaient à la réflexion. Comme lors d'un Hike and Fly, par exemple pendant la montée, où je peux aussi me poser des questions en tant que pilote.

[00:06:25] Peut-être aussi des questions inhabituelles, troublantes, voire provocatrices. Je les ai toujours intitulées « garanti subjectivement ». Et avec ça, donner simplement des pistes de réflexion, pour que l'on se questionne sur sa propre pratique de vol, pour que l'on réfléchisse peut-être un peu plus à sa propre motivation et pour se confronter ainsi au vol en tant que tel, au-delà de ce qu'on discute peut-être au décollage, avec la bière d'atterrissage ou après chez le tavernier.

[00:06:58] **Lucian Haas:** Tu te souviens encore de quel numéro tu as embarqué ? Quand est-ce que tu as repris le truc ?

[00:07:03] **Robert Kubin:** Je ne peux pas te le dire précisément pour le moment, je crois que c'était autour de 270.

[00:07:09] **Lucian Haas:** Tu te souviens encore de quel était ton premier sujet à l'époque, celui avec lequel tu as commencé ?

[00:07:13] **Robert Kubin:** Oh, je ne peux plus te le dire maintenant, non. Je préfère vraiment aller vérifier.

[00:07:19] **Lucian Haas:** Mais cette intention, de porter ce regard, disons, critique — enfin, critique entre guillemets peut-être — mais avec une certaine métapreuve sur la scène du parapente, cette intention vient principalement de toi. C'est toi qui l'as apportée ?

[00:07:33] **Robert Kubin:** Oui, là, je dois peut-être revenir un peu en arrière. Il y a environ 16 ans, j'ai suivi une formation de coach systémique très complète et intensive dans une académie à Vienne. Ce n'était jamais mon objectif de devenir vraiment coach, ou coach en entreprise, mais j'ai trouvé de l'intérêt et du plaisir dans cette méthodologie, dans la manière dont le coaching fonctionne. Pour moi, c'était plus une sorte d'autoréflexion et de recherche de soi. Et pour expliquer, le coaching est souvent mal interprété comme quelque chose de...

[00:08:18] une forme de conseil propre à elle. Mais il y a une énorme différence entre un consultant et un coach. Un consultant est quelqu'un qui, en fonction d'une mission, d'un interlocuteur, de son expertise ou de sa formation, explique comment quelque chose fonctionne, comment atteindre ses objectifs et ce qu'il doit faire. Un coach, lui, ne fait pas du tout ça. Un coach s'assoit avec un interlocuteur appelé le "coachee", donc quelqu'un qui est coaché, et il lui demande pour la plupart, au moins une fois, quels sont ses objectifs. Qu'est-ce qu'il veut accomplir ? Où veut-il aller ? Ou qu'est-ce qu'il veut obtenir ? Qu'est-ce qu'il veut changer ? Et le postulat du coaching est que tant la définition des

objectifs

[00:09:04] ...ainsi que la solution en coaching, c'est-à-dire que le coach ne dit pas comment faire, mais que le coaché possède en réalité la réponse en lui, il ne parvient juste pas à s'en donner la lui-même. Pour diverses raisons. Parce qu'il est simplement prisonnier de sa vision du monde et de ses conditions de vie, parce qu'il est conditionné, parce qu'il vit selon des principes qui ont aussi à voir avec son environnement. Et ce coaching est une approche très intéressante, à savoir justement par quelqu'un de neutre, quelqu'un d'extérieur, qui ne fait qu'ouvrir ces cadres par des questions et incite ainsi à la réflexion. Et c'est précisément cette approche qui est si intéressante pour moi dans le milieu de l'aviation, pour en revenir maintenant à ta question.

[00:09:52] Parce que nous avons, dans le milieu de l'aviation, beaucoup de, disons,

[00:10:00] ... aux idées et principes de base. Réfléchis juste à une question, ou plutôt celle que je veux mentionner en premier, à savoir quand il s'agit de passer à une aile supérieure. Quelle classe d'aile je pilote ? Et c'est, je pense, incontestable que beaucoup de pilotes définissent leur personnalité et eux-mêmes en fonction de l'aile qu'ils pilotent. Donc, ils n'ont pas besoin de la performance, ils volent principalement en accélération, ils font des centaines de kilomètres de distance, mais ils se définissent : je suis un pilote de C, je suis un pilote de B ou un pilote de D ou un pilote de deux lignes. Et pour un pilote, se pencher un instant sur cette question, est-ce que c'est ce que je veux ? Est-ce que cela me mène à un objectif ?

[00:10:45] Et quel est le but, au juste ?

[00:10:48] Cette question est aussi posée par Paul Guschlbauer dans son livre, dont tu as déjà parlé dans le podcast, avec la stratégie Wanderbird.

[00:10:58] Quelle est la raison pour laquelle tu vas voler ? Quel est ton noyau de motivation, pourquoi vas-tu voler du tout ? Et est-ce alors cette aile ou cette classe d'aile qui m'aide à atteindre réellement cet objectif ? Et là, bien sûr, les objectifs ne sont pas seulement de nature sportive, ou pourraient l'être, comme par exemple, je ne sais pas, parcourir 300 kilomètres, mais des raisons très personnelles peuvent aussi être mises au jour, que l'on ne peut peut-être pas répondre par ses propres questions. À savoir, quelle est ma place dans mon cercle d'amis, dans mon club, dans mon sociotope ? Quel rôle y occupe-je ? Comment est-ce que je veux être perçu ? Et avec de telles questions, que je formule aussi dans la Freitagthermik,

[00:11:48] je veux justement égratigner, briser au moins un petit peu ces principes de croyance et mener précisément vers ces réflexions.

[00:11:57] **Lucian Haas:** Si on regarde ça du point de vue du coach, comme tu le décris, un coach classique s'assiérait avec son coaché et essaierait, avec ces questions, de provoquer une sorte de résonance chez l'autre, pour que de nouvelles idées commencent à résonner ou que la réflexion s'opère en conséquence. Mais ce qui arrive aussi, c'est que le coach — pas le coaché, mais le coach — reste attentif, pose une question de relance ou remarque : « OK, la corde vibre, maintenant je vais tirer un peu dessus avec la question suivante pour voir quel accord peut en sortir » ou quelque chose comme ça. Tu ne peux pas faire ça avec cette chronique, bien sûr. Tu donnes juste une impulsion, une question ou un sujet, tu le jettes en quelque sorte par écrit dans la scène,

[00:12:51] mais tu n'obtiens aucun retour direct pour pouvoir dire : « là, je peux m'appuyer dessus et creuser encore un peu » ou quelque chose comme ça. Est-ce que ça te manque parfois ?

[00:12:59] **Robert Kubin:** Il me manque clairement. Je dois aussi préciser que je suis parfaitement conscient qu'il ne s'agit pas d'un processus de coaching. Cela commence dès le début, car en fait, un coaching commence par la question : où doit-il aller, quel est l'objectif ? Et bien sûr, je ne connais pas les objectifs visés par les lecteurs de la thermique du vendredi, ces pilotes qui sont aussi différents que le nombre de pilotes qui la lisent. Je ne connais pas ces objectifs et je ne peux donc pas mener de processus de coaching. Mais il ne s'agit pour moi que de cette intervention, en fait. Juste stimuler cette réflexion une fois. Si nous manifestons réellement un intérêt plus poussé pour ce processus, alors ils chercheront probablement d'autres ressources ou échangeront avec d'autres, peut-être même avec un coach, pour dire quels sont mes objectifs et sur quoi nous pouvons travailler.

[00:13:59] pour les atteindre. Mais il ne s'agit pas du tout pour moi de mener réellement ce processus de coaching. Comme je l'ai dit, il s'agit pour moi de ce que je ne fais d'ailleurs pas seulement dans la Freitagsthermik, mais parfois aussi au décollage, quand nous sommes en parapente, d'aller vers eux avec des questions. Oui, comme je l'ai dit, parfois des questions dérangeantes. Par dérangeantes, je veux dire qu'en réaction à la Freitagsthermik, mais aussi au décollage sans plus, il y a des pilotes qui disent que c'est une bêtise. Ou que ça ne sent pas du tout. Ou que ça ne te regarde pas. Ça ne me regarde peut-être pas non plus. Mais la question est tellement intéressante. Et au moindre cas, la réaction, même si elle est défensive, est une réaction. Et j'adore ça.

[00:14:44] Tu adores

[00:14:45] **Lucian Haas:** C'est ça. Si tu fais un petit récapitulatif de tes... si tu as repris à 270, ça fait déjà probablement cinq ans de thermique du vendredi que tu écris environ. Si tu fais le bilan des sujets que tu as abordés là-bas, lesquels étaient les plus controversés, où tu as remarqué que tu avais vraiment touché une corde sensible ? Je reçois énormément d'e-mails là-dessus, ou des commentaires sur Facebook, ou par quels que soient les canaux par lesquels ça te revient. Il y a certainement certains épisodes où tu reçois à peine de retours et d'autres où il y en a vraiment beaucoup. Tu te souviens de ce qui a vraiment touché une corde sensible, où tu te dis : « Hé, c'était sans doute la bonne question » ?

[00:15:29] Alors,

[00:15:30] **Robert Kubin:** où on reçoit régulièrement énormément de réponses, et par réponses, je veux dire qu'on diffuse aussi la thermique du vendredi sur Facebook, sur la page Facebook du magazine Thermik. À ce titre, il y a la possibilité de commenter, mais on reçoit aussi très, très beaucoup de retours par e-mail. En fait, la grande majorité des réponses nous revient par e-mail. La plupart des réactions surviennent quand il s'agit de la notion de performance, et là, il y a deux variantes. L'une, c'est en ce qui concerne le matériel, particulièrement quand il s'agit d'ailes. Donc la question, je vais le dire comme ça, un aspect, c'est que les deux lignes sont-elles maintenant plus une définition de la personnalité ou est-ce vraiment quelque chose que les pilotes pratiquent ?

[00:16:17] Est-ce une tendance qui relève vraiment d'une nécessité sportive ou est-ce que beaucoup de pilotes se définissent à travers cela ? On reçoit beaucoup de retours, notamment d'un côté qui affirme avec véhémence,

[00:16:34] sous la forme de la thermique du vendredi ou peut-être d'autres personnes qui veulent nuire à cette évolution, l'empêcher, ou peut-être la présenter sous un jour défavorable. Mais il y a très, très beaucoup de réactions qui le confirment aussi, qui disent de manière très ciblée : je ne suis pas du tout ce trend. Je suis totalement content parce que j'étais sur High B et je suis revenu sur High A. Et je me sens confirmé là-dedans, et enfin quelqu'un qui se lève ici et dit que c'est super, que ça a sa raison d'être, et je me sens vraiment à l'aise là-dedans. Donc il s'agit de matériel de aile, mais aussi de notions de performance que j'aborde quand il s'agit par exemple de compétition. Ici aussi, je ne suis pas un critique en ce qui concerne la compétition.

[00:17:23] Cependant, à travers les questions que je pose, je veux aussi dire que nous savons à quel point la communauté des pilotes est réellement intéressée par les compétitions. Et je ne parle pas seulement d'un Red Bull, qui a peut-être une diffusion correspondante, mais combien de personnes s'intéressent vraiment à un PWC ou à d'autres compétitions. Combien les suivent ? Combien sont en haleine ? Est-ce quelque chose qui a vraiment une diffusion au sein de la communauté des pilotes ? Et ici aussi, je reçois des retours très controversés.

[00:17:54] **Lucian Haas:** Dirais-tu que la scène du parapente en général est divisée en deux à ce sujet ? C'est-à-dire qu'il y a les pilotes orientés vers la performance, qui ne pensent qu'à ça, et il y a les pilotes amateurs qui disent en fait : « Je veux juste monter un peu en l'air ». Et bien sûr, ils sont toujours touchés par ce cercle restreint, par ces discussions sur le ABC ou sur le fait d'être en deux lignes ou non, et tout ça. Évidemment, ça les atteint, mais en réalité, ils aimeraient surtout laisser ça derrière eux ou dire : « J'en ai pas besoin, si je suis honnête avec moi-même, je veux juste faire mon vol de fin de journée » ou « Je suis content d'avoir pu faire un peu de tour au pied de la montagne pendant une heure, d'avoir fait deux décollages, et là je suis déjà heureux, je n'ai pas besoin de plus, si je suis franc avec moi-même ».

[00:18:43] Et que nous avons vraiment quelque chose comme deux scènes parallèles qui se rejoignent ensuite pour former la scène globale du parapente.

[00:18:51] **Robert Kubin:** Alors, je ne vois pas vraiment de division ou deux camps, mais il y a vraiment une large palette. Et peut-être que cette palette est aussi vaste que le nombre de pilotes qui lisent ça ou qui se posent des questions à cause de mes interrogations. Je le vois au moins à travers les retours. Il y a bien sûr, je ne veux pas parler d'extrêmes, mais il y a des camps qui représentent fortement l'un ou l'autre bout du spectre. Mais il y a aussi beaucoup de retours qui disent : je suis d'accord avec toi sur le principe, mais sur l'aspect suivant, je vois les choses différemment, ceux qui se situent donc peut-être quelque part dans une zone intermédiaire. Je l'exprime comme ça, cette palette me plaît énormément parce que je suis fermement convaincu que, justement pour un sport et un loisir comme le parapente, une expression très individuelle,

[00:19:51] comment je le pratique, ce que j'en retire, quelle est ma motivation, comment je le vis et comment je suis autorisé à l'exprimer, c'est très, très important. Je regarde plutôt avec un œil critique s'il y a une sorte de formation de camps. Je le constate occasionnellement aussi sur les décollages, où je vois qu'il y a certaines dynamiques, peut-être provenant des clubs, parfois aussi des communautés, où les héros du décollage sont, disons, ceux qui sont énormément orientés vers la performance, qui argumentent et qui s'y mettent en scène et se font célébrer, et ceux qui, par contre, ne font peut-être que voler sur la montagne voisine ou qui disent simplement : je ne me sens peut-être pas si bien dans la thermique, et je n'ai jamais voulu plus, je voulais juste redescendre,

[00:20:43] qui se sentent presque, enfin, honteux et abattus par...

[00:20:51] se prendre de la distance par rapport à cette discussion. Et je trouve que cette palette de nuances a bien sa place et peut être vécue sans que seuls ceux qui se célèbrent pour les grandes étapes ne soient considérés comme des héros.

[00:21:06] **Lucian Haas:** Est-ce que tu dirais, d'après tes observations, que chaque décollage a sa propre communauté de pilotes, avec son propre éthos de pilote ou peu importe comment on appelle ça, qu'il vit et qu'il y a quasiment les décollages de performance où l'on trouve les types typiques, et si on y arrive en tant que débutant, il faut juste rester assis à côté avec respect en se disant : oh mon Dieu, qu'est-ce qui se passe ici ? Et il y a les autres décollages où c'est peut-être beaucoup plus fraternel dès le départ, beaucoup plus détendu, beaucoup moins orienté performance, tout le monde veut juste aller voler tranquillement et se réjouit pour les autres, sans avoir à discuter d'abord de longs points de XC et tout le reste, ou qu'est-ce que tu as vu, ce que j'ai vu récemment et tout le reste, que ça se rapporte vraiment aussi aux décollages et qu'en fait, on devrait aussi classer les décollages selon cela, pas du genre : quel est un bon décollage de XC pour décoller tôt, mais où puis-je aussi particulièrement

[00:21:59] en termes d'ambiance, où peut-on décoller sereinement et où est-ce peut-être plutôt un décollage axé sur la performance ?

[00:22:05] **Robert Kubin:** Je pense que ça existe, enfin moins en Hike and Fly bien sûr, quand quelqu'un est seul ou en petit groupe, c'est moins présent, mais oui, je pense qu'il y a ces, comment dire, orientations, parce que tous les jours ne se ressemblent pas et ce ne sont pas les mêmes pilotes qui sont là chaque jour, mais il y a certainement ces orientations et pour être clair, pour le dire à nouveau à ce stade, il ne s'agit pas pour moi que ceux qu'on pourrait appeler les pilotes orientés performance, particulièrement ceux qui font de longues distances et se définissent par cela, aient, comment dire, une mauvaise influence, pas du tout. Je le répète, j'adore la diversité là-dedans, mais il s'agit aussi un peu de...

[00:22:52] pour peut-être remettre en contexte la thermique du vendredi, à travers ces questions, ces interventions et aussi mes déclarations personnelles que je fais là-dedans, pour donner une base, un soutien à ceux qui ne sont pas branchés sur cette orientation de performance ou qui ne la poursuivent pas : ce que tu fais est super, fais-le, vis-le pleinement si c'est ton objectif de vol et que c'est ce que tu te dis après l'atterrissage, genre « c'était trop cool », ça, ça m'apporte énormément pour ma vie et pour ce que je veux accomplir.

[00:23:37] alors c'est exactement ça. Je veux donner cet élan pour que quelqu'un qui n'a peut-être qu'une seule descente, ne se contente pas d'atterrir et de s'énerver en se disant que tous les autres sont encore en l'air et que c'est pourtant là où il devrait être.

[00:23:52] **Lucian Haas:** Le fait que tu écrives ça comme ça depuis cinq ans et que tu te forces ainsi à adopter une sorte de rôle d'observateur sur la scène du parapente, parce qu'il faut toujours trouver tes sujets, te dire, d'accord, où je regarde

cette semaine, et ainsi de suite. Est-ce que ton regard sur la scène du parapente a changé au cours de ces cinq années à cause de ça ?

[00:24:14] **Robert Kubin:** Je dirais oui, pour deux raisons. La première raison est peut-être liée à cette formation de coach dont j'ai parlé juste avant.

[00:24:25] Quand on se penche sur cette méthodologie et ce coaching, on commence naturellement à observer avec un regard plus concentré. Alors, une dynamique de groupe au décollage qui pourrait s'y créer me pose aussi des questions. Qui bouge où ? Dans quelles formations cela se produit-il ? Quelles questions et quelles affirmations sont formulées là-bas ? Et oui, je suis peut-être quelqu'un qui aime vraiment observer ça. J'adore ces dynamiques. Pour moi, c'est bien mieux que, disons, la télévision ou un autre passe-temps, parce que c'est tout simplement la vie réelle.

[00:25:13] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il arrive parfois que tu arrives sur un décollage et que tu ne décolles pas parce que la dynamique de décollage entre les pilotes est tellement intéressante que tu te dis : je reste encore assis une demi-heure. Les conditions ont l'air bonnes, mais ce qui est intéressant, c'est ce qui se passe ici en ce moment, je vais juste encore écouter.

[00:25:29] **Robert Kubin:** Oui, bien sûr, pour ne pas juste écouter, je viens aussi, j'entre en conversation avec beaucoup de pilotes. Cependant, oui, il peut arriver que cela me retienne et que les discussions soient simplement si intéressantes ou m'apportent des aspects passionnants que je n'avais pas encore entendus auparavant. Et c'est peut-être aussi ce deuxième point que je voulais mentionner. Ça peut paraître très égoïste maintenant, mais de la thermique du vendredi et de ces discussions naissent aussi des réflexions qui me donnent des pistes de réflexion et me poussent à nouveau à penser, et m'aident aussi à repenser à des aspects du vol, à ma motivation, à divers comportements que je pourrais avoir. Comment ça se passe pour moi avec la pensée de la performance, par exemple ?

[00:26:16] Comment est-ce que je me positionne dans mon milieu social et dans mon cercle d'amis ? Dans quelles situations est-ce que je tombe peut-être dans des comportements où je me demande si c'était vraiment nécessaire ou utile, ou si ça m'a vraiment fait progresser ? Et c'est pour ça que j'aime aussi ces discussions avec les retours qu'on me fait.

[00:26:39] **Lucian Haas:** Dirais-tu que cette colonne sur la thermique du vendredi t'a toi-même, au fond, transformée en une autre pilote ? Oui, je le dirais sans hésiter. Pas seulement,

[00:26:48] **Robert Kubin:** clairement, on évolue toujours d'une manière ou d'une autre et le pilotage en tant que tel a aussi fortement marqué ma personnalité. Mais aussi la thermique de vendredi comme une sorte d'autothérapie

[00:27:05] ou l'autoréflexion a aussi une forte influence sur moi.

[00:27:11] **Lucian Haas:** Peux-tu préciser un peu ça ? C'est-à-dire, y a-t-il des points où tu peux décrire, par exemple, où il y a cinq ans tu étais peut-être un autre pilote ou tu as pris d'autres décisions, et où tu te dis que ça a vraiment changé parce que j'ai aussi beaucoup réfléchi à ça et échangé avec d'autres personnes, et que je vois les choses différemment aujourd'hui ? Enfin, il y a un point qui me vient immédiatement...

[00:27:31] **Robert Kubin:** vient à l'esprit et je l'ai déjà mentionné plus tôt, il s'agit de cette notion de performance pour les ailes et de la catégorie d'ailes.

[00:27:41] Il y a environ trois ans, quand la thématique des C2-Liner est apparue, j'étais non seulement très intéressé par ce qu'est réellement ce qui distingue ces Two-Liner, ce fameux "Two-Liner feeling" si souvent cité. Qu'est-ce que c'est vraiment ? Et je voulais absolument le découvrir, j'étais curieux, mais ça m'a déjà... et j'ai alors acheté l'une des premières ailes Two-Liner et j'ai volé avec pendant longtemps et ça m'a déjà plu quand d'autres pilotes, à l'époque, parce que tout était nouveau, sont venus vers moi et m'ont demandé comment ça se passait, ce que tu vivais et si c'était vraiment dangereux.

[00:28:29] ou pas ? Et as-tu déjà eu des expériences extrêmes avec ? Enfin, on se retrouve parfois dans une position qui, je ne veux pas dire, flatte, mais qui se met quand même au centre et qu'on pourrait peut-être apprécier. Et j'ai constaté pour moi, aussi à travers des discussions, des retours et aussi via la Freitagsthermik, en me penchant très intensément sur

le sujet — et non pas l'idée de performance en soi, mais est-ce que c'est ce que je veux ? Est-ce que ça me fait progresser ? Est-ce que ça me rapproche de mes objectifs ou de mes visions du vol ? Et j'en suis arrivé à la conclusion que non, ce n'est pas ça. Absolument pas.

[00:29:14] J'aime beaucoup être classé dans la catégorie Low-C et j'adore déjà les sensations dans cette catégorie, mais au bout du compte, personnellement, le vol en Zwei-Liner-C a eu un impact sur moi, parce que je me suis dit : non, ce n'est pas pour moi. Ce n'est pas le vol qui me fait progresser, c'est peut-être ce qui me cause un peu plus de stress que de sensations de bonheur. Et c'était notamment un processus qui a été déclenché par les retours de la Freitagsthermik, où des pilotes, dans toute leur diversité, m'ont donné leurs perspectives et leurs positions à ce sujet, ce qui a de nouveau déclenché une réflexion chez moi.

[00:30:01] **Lucian Haas:** Ça veut dire que tu ne voles plus de deux places en classe C aujourd'hui ? Non. Mais tu voles quand même en Low-C, donc à nouveau en trois places en classe C ?

[00:30:09] **Robert Kubin:** Un trois-brins, oui, exactement, à nouveau.

[00:30:12] **Lucian Haas:** Pourquoi au juste ? Je veux dire, ces derniers temps, je me suis à nouveau penché plus intensément sur les profils réflex et tout ça. Et j'en ai discuté avec différents fabricants, et ils disent tous en fait que les deuxièmes lignes en tant que telles ne sont pas fondamentalement plus dangereuses ou risquées, mais que le risque vient toujours du fait que, grâce à leur profil — parce qu'elles ont typiquement un réflex plus prononcé — elles sont simplement plus stables et, dans beaucoup de turbulences, elles redressent juste le nez et remontent tellement que rien ne se passe, ce qui peut pousser à voler plus vite ou à rester en gaz plus longtemps quand ça devient turbulent.

[00:30:57] On finit par s'y fier, et si on se prend une fermeture alors qu'on est dans cet état d'accélération plus forte, c'est plus violent parce qu'il y a tellement plus d'énergie dans le système. Et ils disent que si on pilotait un deux-liners comme on pilote un bleu-C trois-liners ou autre chose, en se disant que je n'accélère plus autant, on serait finalement plus en sécurité. Tu ne le vois pas comme ça ? Ou est-ce que c'est peut-être juste une question de tête, où on se dirait : « Hé, je monte en gamme, je prends un deux-liners », mais sans le piloter de manière aussi extrême pour atteindre les points où il pourrait devenir critique, et j'aurais finalement peut-être même une aile plus sûre pour moi ?

[00:31:47] Je voudrais nuancer cela.

[00:31:48] **Robert Kubin:** répondre. La question de savoir si une aile est risquée ou dangereuse et comment elle réagit dépend, pour moi, à 100 % du pilote. Quand je discute avec nos pilotes d'essai, comme par exemple Franz Seiler, qui est vraiment un excellent pilote, qui utilise chaque minute libre et qui est très intensément investi dans le vol, et qui est bien sûr établi depuis des années dans des ailes à haute portance, dans des ailes D et dans des deux-lignes, alors je peux affirmer que son mémoire musculaire et l'ensemble de son expérience sont tels qu'il est en mesure de gérer ces ailes de la meilleure façon possible.

[00:32:39] À cet égard, un C-2-liner ou un D-2-liner entre les mains de Franz Seiler sera probablement bien moins dangereux que bien d'autres ailes avec un autre pilote qui aurait peut-être moins d'expérience ou qui se serait peut-être moins occupé de ce sujet. Et pour moi personnellement, la raison était la suivante : j'ai eu, je crois, le sentiment de ressentir ce qu'est cette thématique du 2-liner. Il est direct, il est certainement agréable à piloter, c'est aussi amusant. J'ai découvert pour moi qu'il y a des méthodes de descente, qu'il y a simplement des limitations qui me manquent peut-être, mais quand je me suis penché sérieusement dessus, je me suis demandé si je voulais vraiment l'accepter.

[00:33:32] Est-ce que ça en vaut la peine ? Et la deuxième question, c'est que je vole bien en cross-country, mais sur des distances de l'ordre de 100, 150 kilomètres ; je ne vole pas plus loin. Est-ce que je reste vraiment en permanence dans le gaz pour voler peut-être 200, 250, 300 ? Non, ce n'est pas le cas. Et dans ce sens, je dois aussi me demander si ça en vaut la peine, si c'est nécessaire. Et je pense qu'avec les ambitions que j'ai et le sentiment que je veux avoir, je me sens plus à l'aise et je m'en sors mieux dans cette zone de faible CHB, et j'ai peut-être plus d'aspects de sécurité à ma disposition, et les, disons, désagréments qui pourraient exister avec les C2-Liner, je n'ai pas à les assumer.

[00:34:26] **Lucian Haas:** Pour revenir un peu sur tes thématiques de la Thermique du vendredi, tu as abordé dans la 552, ce qui rejoint peut-être un peu ce qu'on vient de dire, un sujet intitulé Pilotes brûlés. Si je dois résumer très

brèvement en une phrase, on peut dire que tu as aussi écrit que lorsque les pilotes de décollage vertical arrêtent de voler, ils font des progrès incroyables, montent peut-être très vite dans les classes de voile et puis, d'un coup, ils disparaissent. Est-ce que c'est quelque chose pour lequel tu dirais que parce qu'ils se sont simplement surpassés en ce qui concerne la classe de voile, c'est un effet qui arrive très souvent et c'est pour ça que certains pilotes qui se remarquent sur les sites de décollage en tant que pilotes de décollage vertical disparaissent d'un coup ?

[00:35:14] **Robert Kubin:** Je pense que même ici, la question de l'aile, de la catégorie d'aile et de l'ascension dans les catégories d'ailes n'est qu'un aspect partiel. Le point central de cette Freitagsthermik était le suivant. Je pense que chaque pilote peut comprendre, du moins je peux le dire pour moi, que nous aspirons toujours, depuis nos jours de formation,

[00:35:37] progresser le plus vite possible. Ça commence déjà dès la formation de base, à l'école de vol où j'ai été formé : il y a une pente d'exercice inférieure et une pente d'exercice supérieure, et si on est sur la pente inférieure le premier jour ou les deux premiers jours, alors les pilotes qui sont déjà sur la pente supérieure, ce sont les "grands" et on se dit : j'aimerais tellement pouvoir monter là-haut enfin. Là, l'objectif est absolument de rejoindre la pente supérieure, et quand on est sur la pente supérieure, on voit déjà les planeurs passer au-dessus de soi et on se dit : je veux absolument monter là-haut et le plus vite possible, et ça ressemble presque à une fête quand l'instructeur donne enfin le feu vert : tu peux aussi monter, on va faire des vols en altitude.

[00:36:25] Tout le monde cherche à progresser et à avancer le plus vite possible, et avec ça, bien sûr, on affiche un peu son talent à l'extérieur. Qui aimerait être un nul, qui doit refaire chaque exercice ou passer un troisième jour sur la pente d'entraînement inférieure parce que le déploiement de la aile ne fonctionne toujours pas correctement ?

[00:36:56] Cette volonté se poursuit, même quand on vole en autonomie, quand on veut être le premier à dépasser les 3000 mètres, le premier à faire un tour de 10 kilomètres ou à voler jusqu'à la montagne voisine. Pas seulement pour l'expérience en soi, mais aussi pour les regards admiratifs de ceux qui étaient peut-être dans la même formation et qui n'ont pas encore fait le vol de 10 kilomètres ou dépassé les 3000 mètres. Et ça continue sans cesse. Et je pense qu'il y a ici des pilotes qui sont tout simplement talentueux, quoi que cela signifie exactement par "talentueux",

[00:37:39] talentés, qui sont parfois peut-être aussi effrontés, parce qu'ils osent tout simplement et disent : je m'envole maintenant, ou j'ai moins d'appréhensions, mais ils risquent de se heurter à un plafond en peu de temps, là où cette progression ne peut plus continuer. Mais quand on est déjà dans une telle dynamique, qu'on évolue si vite et qu'un tel plafond apparaît soudainement, alors ça fait double ou triple mal. Oui, ça fait mal au pilote, parce qu'il se demande d'une certaine manière : pourquoi ça ne va plus plus loin ? Ça fait mal quand les regards interrogateurs tout autour au décollage disent : oui, mais pour eux, il ne se passe plus rien non plus, oui, plus rien de plus grand.

[00:38:25] Et j'ai vu plusieurs carrières de pilotes qui, après cela, ont de moins en moins volé et ont peut-être même arrêté. Et c'est pour ça que j'aime le contraire : car chaque petite évolution qui a lieu, quand je fais 10 kilomètres aujourd'hui et que la semaine prochaine je fais un vol de 11 kilomètres, chaque minuscule progression est magnifique et mérite d'être célébrée. Il n'est pas nécessaire qu'après le vol de 10 kilomètres, le suivant soit de 50 kilomètres, puis tout de suite de 100 kilomètres. On peut bien le dire aux nouveaux pilotes cent fois : prends ton temps, profite, savoure ta carrière de pilote telle qu'elle se déroule. Mais je sais bien, à travers mon propre parcours, que l'envie de progresser le plus vite possible, d'être considéré comme un pilote talentueux et d'avancer est, bien sûr, profondément ancrée chez tout le monde.

[00:39:22] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on ne se fixe pas, en tant que pilotes, finalement des objectifs erronés ? Par exemple, ces objectifs de distance que tu as cités : 10, 50, 100 kilomètres, et là on se dit : maintenant, je veux faire 150. J'avais un ami qui a travaillé très longtemps pour atteindre les 100, et puis quand il l'a enfin réussi, il s'est retrouvé, en quelque sorte, sans but pendant un moment. Il se demandait vraiment : « Bon, qu'est-ce que je veux faire maintenant en pilotage ? » Et il n'arrivait pas à se projeter, même depuis l'endroit où il habitait, ce n'était pas forcément comme de se dire : « Maintenant, je vais simplement faire les 200 », parce qu'on ne va pas très souvent voler sur de longues distances. Plutôt, il se disait qu'un 100 était déjà beaucoup pour lui et qu'il avait, en fait, atteint son objectif de carrière de pilote.

[00:40:08] Une fois qu'il a réfléchi à ce qu'il voulait absolument accomplir, il l'avait atteint et il s'est retrouvé pendant un moment, oui, sans but et un peu démotivé par ça. Alors, on se fixe peut-être de mauvais objectifs, où l'on peut dire qu'on

peut les atteindre à un moment donné et qu'ensuite la motivation nous fait défaut. Ne devrions-nous pas nous fixer d'autres objectifs, qu'on ne peut en fait jamais atteindre, mais où l'on peut seulement dire que l'on peut devenir meilleur ? Le meilleur au démarrage ou le bien meilleur au Kurbler, là où on ne peut jamais dire : maintenant je peux faire du Kurbler, parce que bien sûr que chaque pompe est différente et qu'il faut à chaque pompe retravailler, cheminer vers cet objectif. Comment vois-tu ça ? Laisse-moi reprendre ce que j'ai...

[00:40:51] **Robert Kubin:** ...que j'ai déjà mentionné auparavant, et oui, là où Paul Gustenbauer est aussi intervenu. Dans son livre, il pose la question : quel est le véritable objectif ? Pourquoi est-ce que je vais voler, au fond ? Je ne pense pas que le fait de parcourir pour la première fois 50 ou 100 kilomètres soit le véritable objectif. Ce n'est pas le moteur qui pousse un pilote à aller voler, à accepter un trajet d'une heure ou plus et les liaisons Crossbeam. Il s'agit en fait de l'objectif sous-jacent, très personnel. Qu'est-ce que je veux vraiment vivre ? Oui, qu'est-ce qui me motive vraiment ? Et se rendre compte de cet objectif, quand je sais que c'est celui-ci,

[00:41:40] pour moi, c'est par exemple cette sensation merveilleuse que j'ai avec le Hike and Fly, le fait de pouvoir monter sur une montagne et de ne plus avoir à redescendre. Toute ma vie, j'en ai fait beaucoup,

[00:41:57] chaque année, j'ai gravi des montagnes. La descente a toujours été un véritable cauchemar pour moi, ça m'a énormément épuisé et je ne voulais jamais ça. Et je me dis vraiment à chaque vol, même en fin d'automne et en hiver, je me dis : si ça ne dure que cinq minutes, à quel point je vais être heureux de pouvoir redescendre en volant.

[00:42:20] C'est génial, ce sentiment d'avoir une aide pour la descente. Pour moi, le vol de distance est plutôt un bonus. Et comme je peux atteindre cet objectif à chaque vol, ce n'est pas quelque chose que je peux simplement cocher sur une bucket list, sous le prétexte de « je suis monté une fois, je suis descendu en volant », mais je peux vivre cet objectif encore et encore. Mais cette question de l'objectif, chacun doit sans doute y répondre pour soi-même. Et s'il arrive effectivement que quelqu'un dise : « je veux juste voler 100 kilomètres, je veux savoir ce que ça fait. L'expérience paysagère et, je ne sais pas, le défi. Et revenir ensuite. Et c'est ça que je veux vivre. » Et c'est tout. Enfin, peut-être est-ce effectivement le cas que la personne dise alors : « objectif atteint ».

[00:43:07] Qu'est-ce qui s'est passé avec ma carrière de pilote ? J'ai souvent vécu ça avec le vol en montagne. J'ai aussi la formation pour la montagne et j'ai volé avec plusieurs passagers. J'ai eu des passagers qui m'ont dit : « Je voulais vivre ça une fois. Je l'ai vécu maintenant. C'était génial. Merci. » Mais c'était tout pour eux. Et ça peut tout à fait être le cas. Mais comme je l'ai dit, je pense que chacun doit réfléchir à ses propres objectifs. Et je pense que tu parles de faux objectifs.

[00:43:41] Si on s'écoute vraiment à l'intérieur, si on réagit à ce genre de questions, que ce soit celles que je pose avec la Freitagsthermie, celles que tu abordes souvent dans ton podcast ou que tes invités soulèvent, quand je me penche là-dessus, je pense que je me rapproche toujours de cette réponse. Quels sont mes objectifs tout à fait personnels ? Qu'est-ce qui me pousse ? Quelles sont mes motivations ? Qu'est-ce que je veux vraiment ? Et je pense aussi qu'il y a beaucoup de pilotes qui commencent à voler et qui, au fil du temps, à cause de ce genre de questions, se rendent compte que, d'accord, ce n'est tout simplement pas pour eux.

[00:44:25] Ou alors, ça n'en vaut pas la peine pour moi. J'ai en fait d'autres objectifs dans ma vie.

[00:44:30] **Lucian Haas:** Si tu as déjà écrit plus de 200 de ces chroniques, est-ce que tu ne commences pas à manquer de sujets ? En fait, non.

[00:44:39] **Robert Kubin:** Chaque décollage, chaque écoute au sein de la communauté m'apporte immédiatement de nouveaux aspects. Et il n'y a pas vraiment de liste de sujets, car chaque sujet comporte des facettes différentes. Il m'arrive aussi parfois de poser dans une "Freitagsthermie" des questions que j'ai déjà soulevées auparavant, mais de manière totalement opposée, par exemple. Par exemple ?

[00:45:04] Oui, je pense tout de suite à la notion de performance. Bien sûr, il y a aussi la question inverse : dans quelle mesure la compétition avec les autres ou la comparaison avec les autres est-elle bénéfique pour mon propre développement ? Ou les cours SIV, par exemple. On les préconise, pour ainsi dire. On dit tous que c'est important, que tu devrais le faire et que tu vas apprendre énormément. Mais il y a évidemment aussi des aspects à l'intérieur qui ne sont

pas forcément bénéfiques. Quand j'ai une extraction de secours et que je me dis : je viens de vivre quelque chose que je n'ai jamais voulu vivre et qui me déprime direct. Et comme toujours, ça a un rapport avec la gestion de sa propre personnalité à l'intérieur. Tu voles

[00:45:47] **Lucian Haas:** depuis quand as-tu commencé ? Je crois que tu as écrit 2014. Donc maintenant, tu pratiques le parapente depuis douze ans. Oui. Avec quels objectifs as-tu commencé à l'époque ? Pourquoi as-tu commencé le parapente à ce moment-là ?

[00:46:01] **Robert Kubin:** Alors, mon déclic était très clair

[00:46:05] cette ascension en montagne et cette glisse vers le bas. Je dois aussi dire qu'avant la formation et la première séance de théorie que j'ai eue, je n'avais aucune idée qu'il existait quelque chose comme le vol en thermique. Ce n'était pas évident pour moi. J'avais un bon ami qui, à l'époque, postait régulièrement sur Instagram qu'il était allé à la montagne le matin. J'habite, disons, à portée de la pré-chaîne alpine, donc pas des montagnes trop hautes. Et il postait toujours des photos où il avait grimpé la montagne pendant une heure, une heure et demie, était redescendu en volant et racontait avec fierté qu'à midi, il était de retour au bureau et pouvait encore travailler. Et je me suis dit que c'était quelque chose de???

[00:46:52] Parce que normalement, pour moi, chaque sortie en montagne était une excursion d'une journée. Et avec ça, la journée était finie. C'était la raison principale pour laquelle je me suis dit que ce ne serait pas sans intérêt. Je veux savoir comment ça fonctionne. Et j'ai donc pris contact. Pour moi, c'était vraiment l'aide pour la descente. Et oui, au cours de la formation, j'ai appris qu'on peut en fait rester plus longtemps en l'air, qu'on peut aussi s'éloigner et ainsi tirer d'autres expériences de sa carrière de pilote.

[00:47:22] **Lucian Haas:** Comment te décrirais-tu en tant que pilote aujourd'hui ? Quel genre de pilote es-tu ? Je vous dis, je suis

[00:47:29] **Robert Kubin:** C'est aussi une large gamme. Je suis certainement un pilote de plaisir. Je ne suis pas un pilote de compétition. Même quand je fais des vols de distance, je vais relativement lentement et je ne le fais pas vraiment en comparaison avec les autres ou en compétition avec les autres.

[00:47:47] Et quand je fais des vols de distance, l'aspect principal pour moi n'est pas le défi de retrouver des thermiques et de remonter, mais en fait le plaisir du paysage. J'adore ça, je trouve ça fascinant, surtout au fil de ces années où je vole maintenant et où j'ai pu découvrir des liens, des contextes géographiques que je n'avais jamais compris à l'école. Quand je passe d'une vallée à une autre et que je me dis qu'elles sont en fait côte à côte. Ou quand je pouvais voir des régions que je ne pourrais évidemment jamais voir autrement. Donc pour moi, c'est un peu comme le fait de profiter du vol en lui-même et du paysage, de l'absorber en moi.

[00:48:38] Et c'est une activité, une occupation, qui me rapproche aussi beaucoup de ma personnalité. Je pense que le vol est donc vraiment définissant pour la personnalité.

[00:48:51] **Lucian Haas:** Sur quels points dirais-tu ça ? Ou à quels moments le parapente t'a-t-il tant marqué que tu te dis que des facettes de ta personnalité ressortent, qui sont importantes, mais qui sont justement favorisées par le parapente ?

[00:49:07] Alors, je pense que

[00:49:08] **Robert Kubin:** en vol, peut-être de manière générale, chez les pilotes, surtout ceux qui volent longtemps, donc pas ceux qui découvrent ça après quelques mois ou peut-être quelques années, ce n'est pas une chose extraordinaire que les pilotes aient un certain trait de caractère, qui n'est pas unique dans cette branche, mais qui est au moins définissant et que je retrouve aussi chez moi. Bien sûr, nous sommes tous sociotopes, nous échangeons avec des amis, nous racontons nos expériences et nous avons nos discussions au décollage, mais en l'air, nous sommes seuls. Pour la plupart. Bien sûr, on peut observer et voir où les autres montent mieux, mais fondamentalement, nous sommes seuls. C'est mon expérience, ce sont mes décisions que je veux et dois prendre, en l'air.

[00:49:59] C'est mon échec si je ne trouve plus la thermique, si je ne réussis pas un atterrissage propre ou même, si un accident survient. C'est ma réussite quand je fais un vol de distance et que, quand je vais atterrir, j'ai encore un immense sourire aux lèvres pendant tout le trajet du retour. Cela implique aussi que je suis vraiment quelqu'un qui veut prendre des décisions et qui peut en profiter. Et j'ai toujours eu cela dans mes gènes. À l'école, j'étais toujours très mauvais pour les sports d'équipe. Professionnellement aussi, je dois l'admettre, je n'ai jamais été un vrai joueur d'équipe,

[00:50:45] mais dans les airs, je suis devenu vraiment conscient de ces...

[00:50:50] ces facteurs personnels m'en ont vraiment fait prendre conscience. Et ces, aussi ces,

[00:50:58] je l'appelle cette disposition, cette responsabilité que je dois vraiment vivre, assumer et prendre conscience d'avoir.

[00:51:07] **Lucian Haas:** C'est grâce au parapente que tu es arrivé chez l'éditeur Thermik, où tu es maintenant avec les directeurs aux côtés de Norbert Aprysnik.

[00:51:18] Est-ce que tu dirais que c'était une véritable conséquence ? C'est-à-dire que tu as commencé le parapente, tu as appris une partie de ta vie, de ta personnalité à travers ça, et tu te dis : « À un moment donné, je veux aussi l'autre chose ». Tu as travaillé auparavant dans la publicité, tu as eu ta propre agence et tout ça. Est-ce que tu as dit que tu voulais d'une manière ou d'une autre réunir ces deux mondes professionnellement ? Est-ce que c'était un objectif à un moment donné ?

[00:51:44] **Robert Kubin:** Je ne pense pas que ce fût un objectif, mais c'est ainsi que ça s'est présenté et je suis très content que ça se soit fait comme ça. Comme tu l'as dit, je m'étais déjà mis à mon compte dans les années 90 avec une agence de publicité et, pour le dire comme ça, je ne pense pas avoir échoué, du moins dans la partie nord de l'Autriche, avec cette agence de pub où j'ai eu la chance et l'ambition de pouvoir la vendre en 2018. Et j'ai fait ce que beaucoup de gens souhaitent, pas seulement dans le sport du parapente, à savoir dire : je vais voler tous les jours maintenant. J'ai assez d'opportunités, j'ai le temps pour ça, pour en profiter pleinement, et j'ai effectivement fait ça pendant environ un an, donc pas seulement aller voler, mais je faisais aussi du VTT.

[00:52:40] et j'ai beaucoup pris le temps d'observer et de vraiment profiter de la vie, mais j'ai fini par me rendre compte petit à petit qu'il me manquait ce défi entrepreneurial. Ce contexte professionnel, le fait de créer quelque chose et de faire avancer les choses. Et oui, pendant cette période, c'est arrivé naturellement parce que le nouveau Dau-Prisnik évolue à peu près dans les mêmes zones de vol que moi, et on a commencé à discuter. Ça s'est fait comme ça : d'un côté, il a déclaré avoir besoin de mettre en place des mesures et de définir un nouvel objectif, surtout en ce qui concerne la numérisation ; pas seulement définir un objectif, mais d'abord savoir où on veut aller exactement.

[00:53:26] Est-ce que le numérique, sous quelque forme que ce soit, est l'avenir ? Est-ce que le magazine Thermik existera encore sous forme imprimée dans dix ans, ou est-ce une tendance pour laquelle on peut déjà dire que c'est peut-être une branche mourante ? Et d'un autre côté, je n'étais pas seulement une agence de publicité, mais aussi un consultant en entreprise, et à ce moment-là, j'ai bien sûr entendu des signaux qui m'ont fait me dire : très intéressant. Pas seulement pour l'entreprise, mais aussi pour le secteur. Et oui, c'est comme ça qu'on s'est trouvés, et j'ai travaillé avec Norbert pendant environ un an en tant que consultant stratégique, comme intervenant extérieur, comme prestataire de services, et c'est de là que c'est parti : et si tu, pour commencer,

[00:54:12] si nous continuons à développer cette connectivité, et je suis alors arrivé à la direction générale. Ce n'est pas un titre officiel, car l'entreprise n'a qu'un seul directeur général, mais je pense que j'occupe un rôle qui agit au niveau de la direction générale, et alors, il ne s'agit plus seulement de conseil stratégique, mais nous avons en fait défini et fait progresser l'ensemble du parcours ensemble.

[00:54:37] **Lucian Haas:** Probablement, si on devait l'exprimer en anglais, tu serais aujourd'hui le CTO, le Chief Technological Officer, parce que si je comprends bien, tu es aussi principalement le cerveau derrière la stratégie numérique et la transformation digitale de l'éditeur Thermik, non ?

[00:54:55] **Robert Kubin:** Oui, donc en termes d'activité, il y a en fait trois domaines. L'un est, pour dire très simplement, je suis responsable des clients publicitaires et j'ai donc contact avec tous les fabricants et je suis très bien

réseau là-dedans, c'est tout simplement le travail quotidien. Mais je vois déjà un deuxième rôle qui me lie très fortement à Norbert, à savoir le développement stratégique de l'entreprise, et cela a aussi fortement marqué l'entreprise ces dernières années, environ six ou sept ans maintenant. Et oui, tout ce qui va ensuite dans la mise en œuvre, en commençant par le site web jusqu'à la boutique en ligne, et maintenant le lancement au 1er janvier 2026 de la plateforme thermik.cloud,

[00:55:42] le résultat d'un développement stratégique que nous avons en fait fixé en 2023, auquel est aussi lié le magazine numérique, le développement de l'application — tout cela passe par mon bureau.

[00:55:59] **Lucian Haas:** La Thermik n'existe plus qu'en ligne depuis le début de cette année. Donc, ce que vous aviez discuté avant, quand était-ce, en 2018 ou quelque chose comme ça, que dans dix ans tout serait peut-être uniquement dans le domaine numérique, est-ce que c'est arrivé maintenant ? Pour toi personnellement, est-ce que tu vois ça comme une évolution positive, pas du tout d'un point de vue des chiffres d'affaires, mais simplement, disons, au niveau du toucher ou quelque chose comme ça ? Enfin, est-ce que tu es du genre numérique qui dit : « Je trouve ça bien », ou est-ce que tu dis : « Je comprends quand les gens disent qu'il manque quelque chose » ?

[00:56:32] **Robert Kubin:** Oh, les deux, les deux. Je me rappelle très bien de cette interview que tu as déjà faite avec Norbert, qui, comme beaucoup d'autres pilotes, regrette évidemment que le magazine en tant que tel n'existe plus sous forme imprimée. Et je peux vraiment le comprendre. Je ne consomme pas seulement le magazine Thermik, mais j'ai aussi abonné et acheté des magazines dans d'autres domaines pendant des années et des décennies, donc je suis très attaché aux magazines en général. Je peux le comprendre.

[00:57:13] Cependant, je pense que cette évolution globale en ce qui concerne le transfert d'informations, disons la fourniture d'informations, et maintenant peut-être particulièrement pour les magazines, c'est que les magazines imprimés perdent de plus en plus d'importance, d'accessibilité et d'acceptation, pour se tourner davantage vers le numérique. Je vois cela très positivement. Je le constate même sur moi-même. Au cours des dernières années ou deux,

[00:57:45] je ne lis plus le magazine Thermik en entier. Je m'exprime ainsi, alors que je suis normalement quelqu'un qui lit un magazine de la première à la dernière page. Même si c'est maintenant à nouveau disponible en version numérique. Depuis 2026, je l'ai partout avec moi sur mon iPad et je le lis à tous les endroits. Même si ce n'est qu'une page à la fois et que je continue de tourner, que ce soit dans la salle d'attente, dans le bus ou n'importe où. Donc, je me remets vraiment à lire plus intensément et je reçois aussi ce genre de retour de la part de beaucoup de nos lecteurs et abonnés. Alors oui, je comprends aussi qu'il y en a beaucoup qui regrettent que la version imprimée n'existe plus.

[00:58:31] Mais je pense que cette évolution est tout à fait positive.

[00:58:34] **Lucian Haas:** Je trouve ça intéressant. Je m'observe, et bien sûr, j'ai aussi un abonnement chez vous parce que je veux savoir ce que vous écrivez et comment vous représentez la scène. Mais je remarque que pour le magazine papier qu'il y avait avant, il était honnêtement sur mes toilettes. Et quand j'y allais, bah... Je suis un peu du genre à traîner et j'aime bien lire un peu, et du coup, j'avais presque toujours une page de plus tournée. Maintenant, je n'emmène pas forcément mon iPad aux toilettes pour scroller ou quoi que ce soit. Mais parce que le magazine est posé quelque part, que ce soit sur les toilettes, sur la table de la cuisine ou ailleurs, je le prends plus facilement. L'autre chose, c'est que s'il est quelque part sur l'iPad en version numérique, il n'est pas visible pour moi.

[00:59:19] Il manque une certaine visibilité, pour dire, je ne prends pas simplement le truc. Je dois activement y aller de moi-même pour me dire : « OK, je l'ouvre maintenant. » Je dois d'abord lancer l'appli et ensuite regarder. « Ah, il y a un nouveau numéro. » Je feuillette un peu, et ainsi de suite. Mais c'est une démarche beaucoup plus active. Je n'ai pas ce premier élan juste parce que le numéro est posé là. Ça n'arrive tout simplement pas. C'est peut-être l'autre côté de la médaille que vous ne vivez pas vraiment. Mais je peux imaginer que tu as aussi, avec cette Thermik du vendredi, même si ce n'était peut-être pas prévu au départ, un bel effet maintenant : tu te dis, à peu près chaque semaine, je me rappelle que ça existe. Il y a cette Thermik. Je te donne une piste de réflexion et, en même temps, les gens se disent : « Ah, peut-être que je pourrais aller voir s'il y a un nouveau magazine » ou « Maintenant que je suis dessus, je vais regarder un peu plus loin ».

[01:00:11] Est-ce que ça a aussi généré un effet marketing supplémentaire pour toi, comme tu l'as vu ?

[01:00:17] **Robert Kubin:** Oui, certainement. Mais laisse-moi juste rebondir sur ce que tu viens de dire, à savoir sur ton comportement de consommation concernant la thermique. Je pense que le comportement de consommation d'un magazine numérique n'est définitivement pas identique à celui d'un magazine papier. Et oui, nous recevons bien sûr pas mal de retours disant que non seulement ils regrettent le papier, mais qu'ils ne le lisent plus du tout ou beaucoup moins. Et oui,

[01:00:52] ça ne correspond plus à ma vision ni à mes habitudes de consommation pour la manière dont je souhaite obtenir ces informations. C'est structuré différemment. Mais je pense aussi, et je le vois aux chiffres d'utilisation et aux nouveaux abonnements qui ont été souscrits, qu'il y a beaucoup de gens qui disent : je ne veux pas seulement une source d'information, je veux vraiment un magazine lifestyle. Je veux aussi ces belles photos et cet univers d'expérience qui va avec. Il ne s'agit donc pas d'actualités, comme par exemple dans ta newsletter que tu envoies aussi, mais d'un univers qui est transporté ici via le magazine thermique, où je peux me laisser porter.

[01:01:40] et ne pas seulement obtenir des informations, mais aussi vivre l'expérience avec. Et ce monde doit aussi être prêt à être enrichi par d'autres outils que nous avons créés entre-temps, et aussi par la Thermik du vendredi. La Thermik du vendredi n'est pas seulement du marketing et de la publicité, elle doit aussi enrichir ce monde à l'intérieur. C'est une autre façon de consommer. Cela apporte de nouveaux aspects qui n'existaient pas encore avec le magazine imprimé. Cela ouvre aussi un petit peu un nouveau monde et, au vu du nombre d'utilisateurs et des nouveaux abonnements, qui ne sont pas peu nombreux, ainsi que des retours qui nous sont donnés très consciemment, nous voyons qu'il y a aussi beaucoup de pilotes qui l'adoptent et qui veulent exactement cela.

[01:02:31] Et là, nous en avons la confirmation, car on a le cœur brisé à chaque annulation et à chaque abonnement qui est

[01:02:37] **Lucian Haas:** est annulé. thermik.cloud est en train de devenir, en quelque sorte, une plateforme. Donc, on n'y trouve pas seulement le magazine, mais vous proposez aussi un petit univers autour du parapente avec d'autres offres. C'est quoi, au juste ? Raconte-moi rapidement, tu peux te faire un peu de pub. Qu'est-ce qu'on trouve d'autre sur thermik.cloud et pourquoi précisément ça ?

[01:03:00] **Robert Kubin:** Oui, alors avec thermik.cloud, nous avons commencé par les bases. Il reste encore de grands projets à venir. Ce que je dis maintenant, c'est le statu quo. Il y a d'une part le magazine thermik, avec l'intégralité des archives des 13 dernières années, ou plutôt 14 maintenant. Ce qui constitue déjà un avantage supplémentaire : si je veux voir ou relire un test de aile d'il y a trois ans, par exemple, dans la version imprimée, nous avons souvent des demandes du type « pouvez-vous me l'envoyer en PDF » ou « pouvez-vous me renvoyer le magazine ». Ici, c'est disponible avec un abonnement global. Bien que le magazine paramoteur ne soit plus publié régulièrement non plus, nous y avons aussi intégré l'intégralité des archives pour consultation.

[01:03:53] Et il y a beaucoup d'aspects dans les deux magazines qui sont, du moins, intemporels. Je pense par exemple aux rapports FlySafe de Franz Seiler ou à de nombreux aspects que Michael Nessler apporte, par exemple, et qui suscitent beaucoup de retours et de questions. Donc, les magazines sont là. Nous avons créé une section dédiée aux rapports de tests, qui est à son tour reliée à une base de données de parapente, où je peux affirmer qu'à côté des différentes tentatives ou des bases de données de parapente existantes dans le monde, c'est actuellement la base de données de parapente la plus complète et la mieux entretenue. Nous avons maintenant près de 500 parapentes actuels dedans, et nous nous efforçons vraiment de les tenir à jour.

[01:04:45] Et cette base de données de parapente est actuellement enrichie de nouvelles fonctionnalités, notamment pour pouvoir comparer directement les parapentes entre eux. Et sur cette base de données de parapente, il y a bien sûr divers avis, dont tes tests d'aile. Donc, pour les ailes que tu as testées par exemple, les liens sont intégrés, mais aussi vers d'autres testeurs comme FlyBubble ou CrossCountry Magazin, ou encore nos propres ailes, nos rapports de test. De plus, il y a deux mois, nous avons débloqué la base de données pour les écoles de vol. On ne prétend pas ici à l'exhaustivité, il peut arriver que certaines écoles manquent encore, mais c'est à nouveau la base pour un module qui sera en fait débloqué dans les prochains jours.

[01:05:37] et que nous avions déjà en service sous une sorte de version bêta ces deux dernières années, à savoir une systématique, disons un outil, qui permet à l'école de vol, en lien avec les élèves, de documenter les progrès qu'ils réalisent selon leur plan de formation — cours de base, cours SIV, peu importe — et de ne plus travailler avec des carnets de vol écrits par exemple, avec tous les processus nécessaires à cet effet, avec des confirmations de la part des moniteurs là où c'est nécessaire, avec les exports requis, afin que l'école de vol puisse réellement soumettre ces progrès aux institutions correspondantes.

[01:06:26] Ce que nous voulons accomplir avec cela, c'est d'une part proposer des applications et oui, des informations, mais aussi des fonctionnalités pour la scène de la glisse, qui pour nous ne se limite pas aux pilotes dès la première minute, mais concerne aussi les écoles de pilotage que nous, en tant que magazine Thermik, avons peut-être beaucoup trop peu prises en compte et incluses dans les années précédentes. Nous en avons souvent discuté, mais il nous manquait peut-être les outils pour le faire. Et maintenant, nous voulons mettre cela à disposition pour avoir ici un point de contact où ces groupes précis peuvent se rencontrer et, bien sûr, entrer en relation avec un troisième groupe du secteur, à savoir les fabricants.

[01:07:15] Si les fabricants ont maintenant la possibilité de ne pas seulement diffuser de la publicité sur thermik.cloud, mais aussi des actualités, des informations qui ont peut-être une importance quelque part, que ce soit des consignes de sécurité ou quoi que ce soit, alors cela peut contribuer à ce conglomérat où ces trois groupes collaborent. Nous voulons donc qu'avec cette plateforme, on devienne en quelque sorte un pivot, pas un portail d'actualités, pour être clair là-dessus, mais plutôt un pivot où beaucoup diront : « Je vais aller voir », si je cherche, comme premier point de contact, une aile, un rapport de test, des informations, ou si je veux collaborer avec une école de vol,

[01:07:59] dans ce sens. Une sorte de plateforme d'intermédiation, pour le dire ainsi.

[01:08:05] **Lucian Haas:** ...en quelque sorte. Mais pour accéder à cette plateforme, je dois prendre un abonnement chez vous ? Ou est-ce qu'il y a beaucoup de sections qui sont gratuites et accessibles à tous ? Tu peux t'inscrire gratuitement.

[01:08:17] **Robert Kubin:** L'utilisation, par exemple, des écoles de vol et aussi ce nouveau système dont je viens de parler, est gratuite pour tous les pilotes. Pour les parapentes, c'est ainsi que les tests qui y sont associés, c'est-à-dire ceux qui peuvent être consultés, seuls les tests des 12 derniers mois sont payants. Et par payant, je veux dire qu'il existe un abonnement global unique pour toute la plateforme, qui inclut donc l'accès aux magazines, aux archives et, par exemple, aux tests de parapente des 12 derniers mois. D'ailleurs, j'ai oublié de mentionner tout à l'heure que nous avons maintenant aussi un carnet de vol, un petit carnet de vol dessus.

[01:09:02] Ça existe aussi sur les autres plateformes, mais c'est lié aux autres fonctionnalités que nous avons sur la plateforme. Et ici aussi, les 100 premiers vols sont gratuits. Pour ceux qui veulent continuer à l'utiliser, oui, il y a ensuite l'abonnement global qui peut être souscrit. Donc, il y a beaucoup de domaines qui peuvent être utilisés gratuitement ou qui sont au moins disponibles gratuitement pour une certaine étendue. Ça...

[01:09:28] **Lucian Haas:** ça veut dire que ces offres gratuites sont aussi, bien sûr, une tentative marketing pour attirer les gens sur votre plateforme.

[01:09:34] **Robert Kubin:** Bien sûr. Et

[01:09:35] **Lucian Haas:** l'espoir qu'à un moment donné, ils deviendront tous abonnés et paieront leurs un peu plus de 80 euros. Oui. Et ils recevront alors le pack complet. C'est comme ça, exactement, très clair, oui. Est-ce que je peux trouver ces thermiques du vendredi dont tu parles sur thermik.cloud tout simplement ? Enfin, est-ce qu'il y a une archive de toutes ces thermiques du vendredi ?

[01:09:57] **Robert Kubin:** Depuis le début, et c'est toujours le cas, il existe une archive des thermiques du vendredi sur thermik.at, donc pas sur thermik.cloud. Pour être honnête, nous ne sommes pas encore tout à fait sûrs de la suite pour ces deux plateformes. Jusqu'à présent, thermik.at était le site web et c'est là que se trouve aussi la boutique en ligne, que nous exploitons toujours. Je ne suis pas encore tout à fait sûr de l'orientation stratégique pour savoir si ces deux plateformes coexisteront encore parallèlement à l'avenir, parce que c'est parfois un peu déroutant de savoir comment et où trouver quoi. Mais pour répondre à la question, l'archive des thermiques du vendredi est aussi disponible sur

thermik.at, elle y est intégrée. Là

[01:10:42] **Lucian Haas:** on peut alors relire les plus de 500. Je crois qu'en ce moment, c'est réglé pour que tu puisses voir les 100 dernières,

[01:10:49] **Robert Kubin:** je pense que tu peux les lire. Mais c'est juste une question de réglage. Donc, oui.

[01:10:55] **Lucian Haas:** Comment ça va se passer pour la thermique du vendredi ? Tu vas continuer à l'écrire pendant des années, selon ta vision des choses ?

[01:11:02] **Robert Kubin:** Je suis hyper motivé pour continuer à les écrire. Oui, je réfléchis et je cherche constamment. Pas seulement des sujets qui, je pense, sont inépuisables, mais comment pouvons-nous aussi utiliser la Thermik du vendredi pour peut-être encore

[01:11:22] ...plus d'implication, aussi plus de retours. Ils ont certes tendance à être plus nombreux sur des sujets provocateurs et c'est sympa quand on reçoit des réponses, mais parfois j'aimerais aussi avoir des retours qui nous aident à avancer, sur la manière dont nous gérons nos plateformes, ce qu'on peut faire mieux, ce qu'on peut améliorer, et ainsi, grâce à cette interactivité et à ce canal de retour, mieux connaître les pilotes. Mais bon, on continue et ça va continuer.

[01:11:59] **Lucian Haas:** Mais il n'y a pas de plateforme centrale ou sur thermik.at, là où vous avez l'archive, il n'y a pas de fonction permettant de voir les commentaires ou les e-mails que vous recevez pour ces publications individuelles, ils ne sont pas affichés là-bas. Je ne peux pas les relire. Alors, il y a des commentaires sur Facebook qui sont bien sûr là, mais ce sont seulement les rares qui arrivent par Facebook, mais il n'y a pas quelque chose, genre une plateforme centrale ou un endroit central où vous dites que c'est là que se déroule la discussion autour de la Freitagsthermik.

[01:12:28] **Robert Kubin:** Donc, au cours des deux ou trois dernières années, je dirais qu'à intervalles irréguliers, parfois même plusieurs fois de suite, il y a eu des articles dans Thermikmanagement, dans le magazine lui-même, où nous avons publié des retours de la Freitagsthermik, en particulier ceux que nous avons reçus par e-mail, que nous avons aussi imprimés — je les appelle un peu comme des lettres de lecteurs — et où je me suis aussi permis, à un endroit ou à un autre, de réagir à ces retours ou peut-être d'y apporter une contribution. Dans les dernières éditions, ce n'était plus le cas, mais nous ne l'avons pas écarté. Donc, dès que plusieurs Freitagsthermiken ont été créées, où il y a eu plus de retours ou de contributions, et où nous nous disons que c'est vraiment intéressant, aussi pour une plus grande communauté de pilotes.

[01:13:21] nous continuerons ces séries avec certitude.

[01:13:23] **Lucian Haas:** Mais ça se fait avec un certain décalage et c'est encore juste sous forme imprimée ou, dans ce cas, numérique, où on peut relire après coup. C'est fixé une fois pour toutes, mais il n'y a pas non plus de possibilité de réaction directe. Oui. Vous n'y avez pas pensé ? Enfin, je trouve que la Freitagsthermik est vraiment unique dans sa manière de faire, parce qu'elle soulève, pas à chaque épisode mais très régulièrement dans beaucoup de choses, cette méta-analyse de la scène du parapente et porte des regards sur la scène du parapente qui sont tout à fait discutables, propices à la réflexion, à la remise en question. Et puis je me dis parfois, oui, pourquoi n'y a-t-il pas une plateforme récapitulative où l'on pourrait réagir en temps réel, et où la scène aurait vraiment envie de dire : « Hé, je lis ça, je m'implique » et où il se passerait vraiment,

[01:14:18] peut-être pas à chaque épisode, parce que tout n'est pas si intéressant, mais très souvent, il y a quand même une discussion active qui en découle. Les e-mails que vous recevez, tu es le seul à les lire, ou peut-être les autres à la rédaction, mais ce n'est pas quelque chose sur lequel d'autres peuvent réagir, enfin, pas une vraie plateforme de discussion pour ça. C'est en fait quelque chose que j'aimerais encore voir, si vous pouviez le mettre en place sur terbik.cloud ou n'importe où ailleurs, je trouverais ça génial, parce que je pense que quelque chose pourrait vraiment en découler et être vraiment intéressant pour les gens.

[01:14:50] **Robert Kubin:** Alors, laisse-moi dire une chose avant de te donner la réponse. Bien sûr, tout est en mouvement et il faut constamment y travailler, et ce que je vais dire tout de suite sera peut-être déjà très différent dans quelques mois et nous aurons peut-être choisi une autre orientation. Pour le moment, je vois les choses comme ça : la thermique du vendredi ne devrait pas évoluer vers quelque chose qui pourrait devenir une sorte de forum de discussion,

où de vraies discussions auraient lieu sur une plateforme. Pour revenir à la raison, au cœur du sujet, il est important pour moi de déclencher des réflexions, peut-être aussi des discussions, peu importe où elles ont lieu.

[01:15:35] Ce déclencheur est important pour moi. Il est important pour moi que les pilotes qui lisent se disent : « C'est quelque chose qui m'agace maintenant », ou « C'est quelque chose qui me fait réfléchir », ou encore « C'est quelque chose qui confirme ma façon de penser ». Pourquoi est-ce ainsi ? Ou qu'est-ce qui me touche à l'intérieur ? Et je le vis avec un véritable plaisir quand je me balade, par exemple, sur des aérodromes, peut-être aussi le lendemain, un samedi, et parfois j'écoute un peu ce que disent les pilotes et la communauté qui sont là, et il y a parfois de vraies discussions où je me dis : « Tu as lu ceci ou cela dans la Freitagsthermik ? »

[01:16:20] Et c'était génial ou c'était dingue ou qu'est-ce qu'il écrit encore là ? C'est en fait ça l'objectif, ce déclic, et en fait pas tant les discussions qui en découlent, à refléter à nouveau. Car aussi variées que soient les opinions des pilotes, leurs objectifs et leurs moments de plaisir, aussi variées sont les discussions qui en découlent et elles peuvent tout à fait avoir lieu dans des endroits variés. Mais je le répète, opinion actuelle, conception actuelle, stratégie actuelle, ça peut encore changer. Est-ce que tu as une conscience de diffusion ? Oui, définitivement. Du moins, quelque chose comme une conscience du déclic.

[01:17:06] Alors, il ne s'agit pas pour moi de transmettre mon opinion, mes convictions, ma position, ma foi ou mes stratégies, mais je vois chaque conversation, chaque question, et même chaque déclaration comme une invitation lancée à mon interlocuteur pour susciter une réaction.

[01:17:31] Et j'aime ces réactions. J'aime quand les idées commencent à circuler, et même s'il s'agit d'une inflammation, par exemple, ou si quelqu'un est en colère. J'aime ça, parce que c'est de ces conversations que naît vraiment quelque chose de précieux. Et c'est pour ça que, oui, j'aime bien envoyer et déclencher des choses.

[01:17:53] **Lucian Haas:** Est-ce qu'il t'est déjà arrivé, lors de l'un de tes micro-trottoirs du vendredi, d'avoir un retour où tu te dis : « Hé, il y a eu une réaction ou une évolution qui en a découlé, j'en suis vraiment fier » ?

[01:18:09] **Robert Kubin:** Non, je ne pourrais pas te répondre sur ce point. Je pense que le sentiment d'être fier de quelque chose n'est pas vraiment l'effet que je recherche ou que j'ai peut-être comme objectif. Il ne s'agit pas de savoir si je suis fier de quelque chose, mais plutôt...

[01:18:31] oui, comme je l'ai dit, lancer des discussions, susciter des réflexions. Si quelque chose en découle, c'est peut-être ce que tu appelles de la fierté, alors chez moi, cela crée aussi une certaine,

[01:18:46] appelons ça de la satisfaction. Je pense qu'il est tout simplement nécessaire de ne pas se replier sur son propre monde, mais de s'ouvrir, d'échanger et de prendre conscience que ses propres préférences, méthodologies, stratégies, sa vision du monde, ont aussi une valeur et peuvent être partagées pour contribuer à une diversité aussi colorée que nos ailes. Et c'est là la vraie valeur de cette pratique de pilote.

[01:19:16] **Lucian Haas:** Quelles questions nous posons-nous trop peu, en tant que pilotes de parapente ?

[01:19:24] **Robert Kubin:** Peut-être dans le sens de savoir comment vont les autres, ce qu'ils ont vécu comme expériences incroyables, et ne pas seulement poser des questions, mais aussi les confirmer, les encourager à continuer. Je pense que les compliments et la confirmation bienveillante et sincère des autres — et c'est peut-être un peu le signe de notre époque — c'est quelque chose qui est bien trop rarement exprimé et qui devrait arriver plus souvent. Et si quelqu'un a fait son premier vol de cinq ou dix kilomètres après sa formation, je fais partie de ceux qui disent : « Hé, c'est génial, c'est génial que tu l'aies fait, c'est génial ce que tu as accompli. »

[01:20:11] Moi-même, je suis peut-être un peu marqué par ça, j'ai raconté mon premier vol de dix kilomètres, que j'avais fait, avec beaucoup de fierté et d'euphorie à un pilote chevronné de ma communauté à l'époque, et il m'a dit : « Dix kilomètres, ce n'est pas un vol de distance. » Ça m'a tourmenté pendant des jours et je trouve que c'est exactement la réaction mutuelle qu'il faut. Pas jouée, pas forcée, mais c'est génial, c'est ???, et c'est quelque chose que nous ne faisons peut-être pas assez souvent.

[01:20:45] **Lucian Haas:** Je laisse ça comme mot de la fin. Les gens, félicitez-vous davantage, même pour les petites expériences et les super progrès que vous faites à petite échelle. C'est ce qui manque à la scène du parapente, ou peut-être ce qui ne manque pas, mais ce que la scène pourrait vivre beaucoup plus intensément qu'elle ne le fait actuellement. Et tu essaies aussi, avec tes thermiques du vendredi, de donner les impulsions nécessaires pour que les gens commencent à y réfléchir. Je te remercie aussi pour ça. Merci pour ton entretien de modification.

[01:21:15] Si tu ne connais pas encore la Thermique du Vendredi mais que tu veux lire maintenant, les liens pour l'abonnement par e-mail correspondant et les archives se trouvent dans les notes de l'épisode. Est-ce que l'épisode t'a plu ? Alors abonne-toi à Podz-Glitz, laisse un commentaire, recommande le podcast à tes amis. Et si tu veux contribuer à ce que je puisse continuer à bien te divertir et t'informer avec Podz-Glitz et le Gleitschirm-Blog associé Lu-Glitz, alors deviens un contributeur. 1 ou 2 euros par épisode de podcast, plus 1 ou 2 euros par mois de lecture sur Lu-Glitz, ne te coûteront certainement rien, mais me donneront en tant que journaliste indépendant la base nécessaire pour poursuivre ces projets. Toutes les autres informations sur la manière dont ton contribution libre peut m'atteindre se trouvent sur le blog Lu-Glitz dans la page Soutenir.

[01:22:05] À la prochaine. C'était Lucian.