

Martin Scheel and 30 years of the Swiss League

Cloudbase Mayhem Podcast 220 — Martin Scheel

Published	2024-05-20
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/220-martin-scheel-and-30-years-of-the-swiss-league/
Duration	01:13:54
Speakers	Gavin McClurg, Martin Scheel
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0220-martin-scheel-and-30-years-of-the-swiss-league.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	23 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	16
Show notes	16
Transcript	16
Deutsch	31
Show notes	31
Transcript	31

English

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

Show notes

Martin Scheel was one of the best climbers in the world when he discovered paragliding and the sky crack immediately became his new passion. His images and videos have entertained and awed for several decades across the free-flight spectrum. In the mid 90's he helped create the Swiss League and has headed it up since. His collaborative efforts with generations of pilots have helped create some of the most successful pilots on Earth, including Chrigel Maurer, Stephan Morgenthaler, Dominik Breitingner, Tim Bollinger, Nanda Walliser and many, many others over the past three decades. Martin organized the Superfinal in Disentis in 2022 and more recently the PWC in Grindelwald last week.

The post #220, Martin Scheel and 30 years of the Swiss League first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. Before we get into today's show with Martin Scheel, I wanted to share, and you'll see this as you read Cross Country Magazine, my article about this, but I just got back from the Swiss World Cup, and I have a story to share, a sense of what not to do when you're under a lot of stress. Yes, it's very important to know when to stand down, to pick the right days. If you don't, then things can go sideways. Just talking about the risks of flying while really distracted. The Swiss World Cup, we had one early task the first day, and then had three days of rain.

[00:00:59] Weren't able to fly, and then had a short task, and then two glorious tasks the last two days of the comp. And I had bombed out the first day, so that was kind of my drop. So I needed to put together the remaining days and fly pretty well. The second task I did pretty well, and the third task did better, and I was kind of crawling back and excited about the last day. The conditions were perfect. The forecast was epic. We were going to have another amazing task in that incredible arena. And then as night fell, the night before. Before the last task, I got a horrible phone call from a friend of mine back home.

[00:01:46] One of my best friends, dear friend, and my main backcountry ski partner over the last decade, Terry O'Connor, was actually on the show about the COVID pandemic a few years back. And he was caught in an avalanche. Terry did not make it.

[00:02:07] Anyway, you can imagine. It was a rough night, and woke up, and I got a couple hours sleep, and woke up in the morning, and my roommates there were, you know, gave me a big hug, and it's just kind of one of those, you don't believe it's happened. You can't process it. This human's not very good at dealing with someone leaving too soon. And it was pretty obvious that I shouldn't fly, and it doesn't matter, you know, the results. And so. But I kept justifying, well, I should probably go up the hill, it's such a beautiful day, maybe I'll take one last flight, and take Terry with me. Anyway, I justified it in all kinds of reasons that, you know, I'm good at this, and I can fly distracted,

[00:02:55] and I might as well just. Anyway, I justified it by a number of different, oh, I'll fly, if it doesn't feel good, I'll land. And then I went up the hill, and I got my stuff together, and I flew, and it was awful. And just a miserable experience, but I kept thinking, well, it'll get better. And I, so I kept flying, and had a great start, and then things just started going, I mean, I was just making the worst decisions, and wasn't flying well, and kept getting caught, and stuck, and too low, and just kept defending for whatever reason. And I'll just keep going, I'll keep going. Even one of the, one stage got really tall, and was heading back over the lake, and, you know, I was on full bar, and had my hands through the toggles, and reached up to change my goggles, and just fully put the wing in a massive spin, which ended up in an auto rotation, lost thousands of feet, straightening it all out.

[00:04:02] I mean, just, I wasn't there. Anyway, finally, gave up at the last turn point, because I couldn't. Imagine being in goal with all the jubilation, and being around all these people, and landed, and then just sat for an hour, and had a really good cry. And anyway, the point of it is, is we really do need to know when to stand down. It's important. We shouldn't fly distracted. We got to know, we got to pick the days, and we can't let things like results, or even the desire to

be. And the air, cloud, where we are, mentally, we make mistakes, and luckily this one had no consequences, other than just beating myself up, mentally, for making the mistake.

[00:04:54] Okay, on to happier thoughts. This talk is with Martin Scheel. We did it on one of the, one of the rainy days. I went and visited him in his split spot in Interlochen, that they were using for the comp, and a fascinating individual. I've been wanting to interview. Martin for years, he's a weather guru. Like I said, he organized and, and has run the Swiss league since the mid nineties. He has been responsible for their kind of culture of greatness over the years. We talk a little bit about Chrigel, of course, and who he is, and his talents, and Stefan Morgenthaler, and just what they have been able to accomplish there with the Swiss league. It's something I've always wanted to do. You know, they run the Swiss league every weekend, all spring and summer, and I've created a lot of amazing pilots, and it's a great training program and regimen.

[00:05:46] And you'll hear about all that in the show. Uh, Martin was a world-class, one of the best climbers in the world back in the day, and just got into flying and it took over his life. He's still got a lot of passion for it. He's an amazing photographer. I remember when I first started getting into the sport 20 something years ago, I remember his images and, uh, he was out there flying around with us every day, making cool videos and images. And of the comp, but a lot of passion, interesting individual, and fun talk. Enjoy Martin.

[00:06:24] What a treasure. Thanks for taking some time out of your very busy day right now, getting ready. Well, making this world cup go. And it's nice to be able to do this in person. Most of the time I do this online. So it's nice to meet you finally, after all these years, I've been looking at your photography since I got into this sport, which is more than 20 years ago now. So, uh, thank you for filling our pages with wonderful images and putting on these competitions and, uh, taking the time to say, hello.

[00:06:55] **Martin Scheel:** Yeah. Hi, nice to meet you. Nice

[00:06:57] **Gavin McClurg:** to meet you. We talked a little bit before we started recording about your background, but, uh, for the Swiss, of course, and the Germans, they, they know much about your background, but maybe a lot of the listeners don't know so much. Tell us about how, tell us your, your history.

[00:07:15] **Martin Scheel:** Yeah. Okay. Um, actually I started rock climbing with 13 years and from then on my, my life was climbing and all parents and teachers hated me because you were more focused

[00:07:34] **Gavin McClurg:** on the climbing than school.

[00:07:35] **Martin Scheel:** Yeah. So you, you asked me to speak about stories. So, okay. I, I, from this time I have one learning in the apprenticeship. I, I always, I called them in the morning and said, okay, today I go climbing. Um, they could not accept this. And, uh, after maybe 10 times or more, I, they tried to fire me. So, uh, I, I did not want that. They fire me because of when I start something, I would like to finish it. So it was after two and a half year of my apprenticeship. Um, they, they offered me one year. holiday or not holiday but a break for me that was perfect yeah nice so after this one year break i did not call them in the morning to say that i'm going climbing i called them that i'm sick and from that moment on everything was good

[00:08:41] so this is one of the learnings in the in the world in the world i had to do honestly

[00:08:51] honest to be honest is not always perfect right

[00:08:57] **Gavin McClurg:** but i

[00:08:57] **Martin Scheel:** think i'm still too honest for a lot of people in the paragliding world i don't know if i want something i push for it yeah good so that sounds like more good stories after yeah after the yeah during the apprenticeship i just had every minute climbing ice climbing mountaineering and everything i was getting more and more professional and this how many years i had i was about 28 i think something like this a flight school in austria said uh was inviting me to to do this school there power gliding school before i always said power grinding is boring compared with mountaineering and climbing so after my yeah i was more or less professional climber and after this i started in austria flying and from that moment i just was thinking only for flying hmm really right away yeah more or

less because there was just the first gliders where almost could take thermals and i was really going into this give me a year when was this yeah

[00:10:21] must be 80 88 okay okay profile was the glider the profile from eldercock came out and our teacher there was uh one of the pilots one of the best pilots or something and he he gave me his glider yeah cool yeah so first flight first parachute stall for many hundred meters your first flight yeah with this glider oh so i was going down straight straight straight i've had no idea what's happening you know in this time this was not known as problem and i i started to pull a little bit you know on different lines and finally something has to happen yeah finally it was getting out wow that was my first flight with this glider but yeah maybe i forgot my first flight in general

[00:11:30] you you like stories i love stories go ahead

[00:11:34] **Gavin McClurg:** more the better a

[00:11:36] **Martin Scheel:** friend of me that was two years before i went to austria to school friend of mine was saying hey you have to you have to try paragliding and so we went up to one of our mountains where we climbed a lot and there was a little hill but after the hill there was a it was going down and he said yeah just take like this stuff and on here below you break okay easy but it had thermal so it was good wind and was going i was going above this uh first hill you know where you were supposed

[00:12:16] **Gavin McClurg:** to land yeah

[00:12:17] **Martin Scheel:** i did not land so i was going down and down and down it was a slope just about at the glide angle of the glider yeah and there were trees coming oh what do i do i did not know that right that i have to pull right to make right turn so i just tried a little bit it was like on the force on the on the parachuting stall story i just tried what's happening on on if i pull on these lines i was cutting around the trees and landed safely the way we learn

[00:12:55] **Gavin McClurg:** these days

[00:12:55] **Martin Scheel:** that was my first flight and then the first flight was this

[00:13:01] glider yeah so uh yeah but want to know about my career so well yeah

[00:13:08] **Gavin McClurg:** but what i mean back then when that happened you you know you do a parachute all the ground was it just ignorance is bliss so it didn't really scare you that much because what's happening or i went

[00:13:20] **Martin Scheel:** to helmut to the to the teacher and i told him hey what's happening and then he told me oh yeah that could be um i make you the glide a little bit faster and but by then i knew what's happening and and parachute install is okay sort of if you know what's happening and that was okay then but

[00:13:47] **Gavin McClurg:** there wasn't any SIV going on or training and you probably didn't have a reserve i would imagine no no way we have just

[00:13:54] **Martin Scheel:** this really light harness and like mountaineering now i mean alpine oh yeah if i go to alpine climbing with paraglider i don't have anything right like in these times yeah but that what's happening then i i as i was professional rock climber i i went i went to a brand i i could barely fly straight but i went to the brand and asked what do you pay if i fly for you and it was swing and swing was uh yeah okay Okay, I'll pay you 3,000 a year and give you all the material and say, okay, that's good. But I did not really know paragliding.

[00:14:42] But I had a good photographer and we were quite fast. Were you a

[00:14:49] **Gavin McClurg:** photographer back

[00:14:49] **Martin Scheel:** then? No, no, no. I learned that afterwards from him. Ah, okay. Robert Bush. You maybe know him. Yes, of course. Yeah, he was my friend and we made many, many climbs together and working together, you see. So we published, so everything okay with Swing. But as I am, I was thinking maybe the glider could be a little bit better like this and this. But at this time, only Hediger and Pierre Remy were the designers of Swing. Yeah. But they had a financial problem with the boss. So they left and founded Paratech. And then the boss was trying to make a new glider.

[00:15:36] And we went to the slope for pulling it up and it flew about very bad. And I said to him, hey, that glider cannot fly because of that and that. Then he said, more or less, yeah, make your own one. So I was going. I was going into aerodynamics and thinking a little bit and blah, blah, blah. And finally, I have made my first glider. You know, that's all on paper. Yeah. I mean, no compute and nothing. Sure, sure. Sick lines and. There's no

[00:16:11] **Gavin McClurg:** apps to design a glider back then.

[00:16:14] **Martin Scheel:** So, but the first glider was a really big success. It was the Zenith. And from then, okay, I'm paragliding manufacturer now or constructor. Did

[00:16:28] **Gavin McClurg:** you have background in engineering or yeah,

[00:16:31] **Martin Scheel:** my apprenticeship was electronics, but it's like, yeah, if you, if you know, engineering, I think you can think from one thing to another.

[00:16:44] Yeah. And then, uh, yeah, things were going on. I started to be test pilot as well. I flew a lot. And then one of my great moments was. Yeah. To win with my own paraglider, the first league competition in Switzerland. When, what year is that? Yeah, it must be 99, 89,

[00:17:14] 89. Yeah. That's when

[00:17:16] **Gavin McClurg:** the league started here in Switzerland.

[00:17:17] **Martin Scheel:** 90, 90, probably 90. Yeah.

[00:17:20] **Gavin McClurg:** And was this, was this, you know, kind of directly from hang gliding? Was this the same guys that were into hang gliding? No. Was

[00:17:29] **Martin Scheel:** this the same guys that were forming

[00:17:29] **Gavin McClurg:** this or is that a whole new thing? The league was

[00:17:31] **Martin Scheel:** founded on base of the hang gliding league. Okay. So it was more or less the rules and everything was copied. Yeah. But we have got, uh, own boss. Eve boss was the first, uh, Swiss league chief. And the thing was more or less the same as from hang gliding, but we have got our own big budget and everything. Hmm. Yeah. So. Yeah. So I was flying and flying and was getting better and better. And I did competitions with my own gliders, which was, uh, very cool. Yeah. It's good. I

[00:18:11] **Gavin McClurg:** love that you barely knew how to fly and you went and got sponsored with swing. I love that. That I just turned out a fly on publication.

[00:18:20] **Martin Scheel:** I mean, for a sponsor, it does not matter if I am the best or not. Sure. Finally, the, the amount of pictures in the magazines. Uh, the, the payment for the sponsors, uh, that was working out. Yeah. And then I was, um, funny is maybe the story about the Minoa. Um, I've yeah, I repeat, there was no computer, so I was building a one-to-one model from not, not from entire half of a glider, but of pieces, you know, from maybe a certain on the, on the wing tip. Mm-hmm. Mm-hmm. Maybe a third of the glider. And then in the middle, I took another quarter of the buyer.

[00:19:05] I, I made really a one-to-one model with which I filled this air with a little bit pressure and like this, I could make the, in German, it's called the, the, the whole fabric has really complicated form and now it's made from the computer. But, uh, by that time, nobody was. Able to do it on the computer. Mm-hmm so I made a one-to-one model more less for the Minoa, the Minoa and maybe you remember the, it was basically. First lighter with the shark nose, I, I, I saw them on the profile, but what would be better would, would make it better.

[00:19:53] So I tried to pull the nose in without simulation and something, but I made one without the. shark nose and the other one with shark nose and it flew better with the shark nose so really yeah it did not look really like a shark because our profile was different yeah but uh i was experimenting just by heart wow and the menorah there are a lot of other things with techniques like the yeah i've put a fabric above the whole thing i did not make the inner the inner cells dividing from the lines i had every line had a normal rip but above i had an epsilon of every rip it was more or less an

epsilon and the room inside of the epsilon i filled with air

[00:20:53] from the back so what you normally have you have a lot of pull on the nose around on the top say yeah it pulls like an idiot because that's you get and now you get from the back you got minus pressure in so it it's not blown up as the rest of the ring it is it is got a little bit minus pressure from the back so this was the surface of the menorah was really flat and

[00:21:29] **Gavin McClurg:** you're calling it minnow like a minnow like a

[00:21:31] **Martin Scheel:** little fish no i don't know what it's called you know okay it was a word yeah yeah but the the glider itself i mean it was too much material it was difficult to take off it was pretty quickly in a negative spin and i don't want to say this glider was perfect but it was a lot of technology in it which has been used years after for the computer again yeah

[00:22:00] **Gavin McClurg:** wow and but you started you got into competitions pretty early you got in yeah

[00:22:08] **Martin Scheel:** i started the average the first league huh yeah but you won yeah ah cool actually i i must say i did not win because i was a good pilot i was i did win because i realized after the first turn i made we had the latest stage we had a task of, I don't know, 20 kilometers or something like this, 30 maybe, which was a lot, you know, in this time. And I did it. I was pretty slow, like, yeah, I was not a good pilot, so I was slow. But I have had the idea to make it a second time, and the conditions were much better. So I just did it a second time, and the second time I was the fastest.

[00:22:51] That's why I won.

[00:22:53] Nice.

[00:22:56] And

[00:22:56] **Gavin McClurg:** did you, have you kept with climbing and mountaineering all the way through? Is that still a passion? No, that was

[00:23:02] **Martin Scheel:** actually, for me, a little bit of drama to stop climbing, because I mean, I was pretty good, one of the best in the world. Yeah, sort of. And all your being, I mean, it's like you get rid of all your safety, of all your friends. Of all your... That's your community, that's your world. Community, my world, everything. I was just getting rid of that, and this is quite difficult.

[00:23:35] **Gavin McClurg:** But you, but flying was that compelling. Yeah, I was

[00:23:39] **Martin Scheel:** just, I was just so addicted for flying that I could not, I could not climb anymore. I mean, I was going to climbing like, like I have to, you know. Yeah, yeah, yeah. And I was going flying, because my heart was pulling me to, in the air. Wow. And yeah, that's about it. But

[00:24:02] **Gavin McClurg:** it sounds like you transitioned to making that a living quite quickly. You're designing... Yeah, that's,

[00:24:08] **Martin Scheel:** yeah. I was still doing some of my job climbing. And then I was, I was working for Swing. I mean, when I was designer and test pilot, I mean, it's horrible what designers, or at least test pilots, do on. But I was living out of that, yeah.

[00:24:36] And...

[00:24:39] **Gavin McClurg:** And did you, did you have a vision even back then? Did you, where did you see yourself going? Was it just, I'm just flying at all costs? No, I never have visions.

[00:24:49] **Martin Scheel:** I never have visions. It wasn't,

[00:24:51] **Gavin McClurg:** I'm going to be the best in the world at flying. I just

[00:24:54] **Martin Scheel:** have my heart, and my heart pulls me somewhere. And I never was going, I want to be the best, or I want to achieve that goal or something. I just do what my heart... I'm almost unable to do something against my

heart. I think that's from my parents and childhood. I really, if I do something against my heart, I feel like a prisoner, like in a prison. It's... Where

[00:25:25] **Gavin McClurg:** did you grow up?

[00:25:25] **Martin Scheel:** Even now, you know? And... And... And I have some hassles with my, with the federation I work for. And if I have to do something which is not really from my wish and my heart, then I'm unable to work. That's... Or I do... It's against your being.

[00:25:47] **Gavin McClurg:** Where did you grow up, Martin?

[00:25:49] **Martin Scheel:** Yeah, near Zurich. Near Zurich. Okay. And yeah, school and apprenticeship was horrible. My father was horrible.

[00:26:01] I don't want to go too deep in this, but it's from there.

[00:26:07] And then, in 93,

[00:26:13] Miki Koppler was the league chef.

[00:26:19] And yeah, he did his job. But I was... I did say, hey, you should have something for the new people. For the young ones. Let's make a junior challenge. It was 93. I made my first course for the young pilots. I mean, I was not old. I was 33. And the other ones were maybe 23, 25. And in one of these first courses was Morgenthaler. Really? He flew better than I did. And I remember that... Because in that period, I had... I had... I wanted to be better as my student. Sure, yeah. And he flew better. And it was quite okay.

[00:27:06] I must be a good one. And he still is one of the best. Yeah. And Chrigel came. And Abby came. Everybody was in my junior challenge finally. And we still do it now. You still do it? Yeah, yeah. Not one. I missed not one. Really? Still a great week. Yeah, with the young ones. I

[00:27:26] **Gavin McClurg:** know a little bit about the league. Give us some background there. What is it? Why does it exist? Yeah,

[00:27:33] **Martin Scheel:** but first I would like to finish the story. How did I get into paragliding and into the league? Because in 93, I invented more or less the junior challenge. Now it's called the newcomer challenge. And in 95, our league chief disappeared somehow. Nobody was around. And I was working for Swing. I did not sing. I didn't have anything to make it. But I said, okay, I can do it for a moment. I can organize a little bit. And then I'm getting more and more into the league work. And Swing was sold to Germany. So I did not want to go to Germany.

[00:28:18] So I said, okay, I stop there and I take the league. It was 95, 96. And then since then, I'm... Yeah, the chief of the Swiss league.

[00:28:31] **Gavin McClurg:** Since then? Yeah. Wow. That's quite some history. Yeah, yeah. It's a long time. And

[00:28:37] **Martin Scheel:** for the pictures, I realized pretty fast that for looking for sponsors, I need pictures. So I went to my old friend, Reby, and told him, hey, what do I have to put on the camera for my settings? Yeah, I did that and it worked. So I became... I somehow saw the photographer. Yes. But just... Very exceptional one. Yeah. I think where I'm good is I can fly with one hand in the gaggle. Yeah. And because I do this since 30 years, often I just fly one hand and it's not a big difference to two hand.

[00:29:25] And like this, I learned to make... I make these gaggle shots, which you probably know. Oh, yeah. That's the thing. And now I make videos in the gaggle, which I really like. Yeah.

[00:29:37] But, yeah, I'm not a professional photographer. But

[00:29:41] **Gavin McClurg:** you can be in the right spot.

[00:29:42] **Martin Scheel:** Yeah, I'm in the right spot on the right moment. And I learned a little bit with flash and all this stuff. And finally, I've made marketing.

[00:29:54] Yeah, I started marketing and communication. Yeah. Just for fun, sort of. And I had my own agency for 10 years or more, 15.

[00:30:08] But finally, yeah, it's not my heart there, you know. It's to sell things which you don't use or need. It's somehow strange.

[00:30:24] But to work with the young people on flying and organizing comps, and this... Yeah. After 10 years of marketing, I realized, no, that's not the way where I want to go. So I stopped that. And since then, I just have this 50 % job for the league.

[00:30:46] **Gavin McClurg:** And that job, you were saying before we got going, that that's more on the organization side. You're not teaching so much anymore or you're still doing a lot of teaching?

[00:30:56] **Martin Scheel:** Yeah, the job did change a little bit. When I took the league... In 1995, I was team leader on the world's, all the World Cups and everything. So I was working a lot with the pilots. And in Switzerland, at home, the trainings were organized basically by the clubs. So they have made the Swiss Cup and all these. And I have the Swiss League Cups. These are flexible trainings. And I was organizing, but it was somehow easier, you know, not as much. We did not have trackers and all that stuff.

[00:31:41] We just have had the cameras and what I had to organize is a laboratory to develop the films. So we bought... You mean for

[00:31:51] **Gavin McClurg:** taking pictures of the waypoints and stuff? Yeah, for the waypoints. Yeah.

[00:31:55] **Martin Scheel:** Pictures. And yeah, we had our own laboratories, a little small black and white. And it was not so much work for the organizing the events. But maybe since 10 years, there's more technology behind and more knowledge. Task setting is getting more and more demanding. Mm-hmm. And the organizing... The organizers, the clubs, they did more and more just go backwards in...

[00:32:42] They organized the travel to the takeoff and the grill and the landing. But all the technical things, more or less at the moment, that's our duty. Mm-hmm. So from the team leader and working with the pilots, I've got more and more into the... Yeah, organizer of events. Mm-hmm. So I lost that a little bit, but now we have Fabrice. He has the... We share the job. Mm-hmm. And Fabrice is working with the people, with the pilots. So that works out very well now. He's a great guy. And yeah, we work together really smooth.

[00:33:27] **Gavin McClurg:** And what is the motivation for, you know, so Chrigel and Morgenthaler, when they got into it, was this... Was this already, even back then, was this, oh, I'm going to join this because this could be a career? This could be... Or they just were crazy passionate about flying, and this was the entry into...

[00:33:48] **Martin Scheel:** No, I think... Why does someone want to become a Swiss national? If you say Morgenthaler and Chrigel, they are two different careers. Mm-hmm. So Morgenthaler, I don't know if he agrees, but I think... I think it was for him pretty clear that he will work on his profession because he is, how do you call them, an engineer. Yeah, he has a very good job and everything. So for him, paragliding is a hobby. Yeah. And I think that was since... He never was thinking to do paragliding as a profession.

[00:34:35] As a profession. Yeah. As a profession. As a profession. so yeah where Chrigel pretty soon started to to be a profession professional thinking pilot his parents flew he he started flying as a youngster and when he came to the newcomer he was already really pushing and he was quiet you know he was he's still quiet yeah yeah very great person but i think in his mind was pretty fast i have to fly yeah so it was it's different yeah yeah

[00:35:15] **Gavin McClurg:** tell me about the you know the objectives of the the because i this is something i think many countries in america for example we have no concept of something like the league we don't have any training everybody does it pretty much on their own if you want to become a comp pilot you figure it out on your own yeah the puzzle is to be put together through your own personal experience finding mentors in it but we don't have anything organized like the french like the swiss yeah what are the what are the objectives how is it funded give us a little background on the yeah

[00:35:55] **Martin Scheel:** the league uh the the objectives of the league was not i mean for sure we would like to win and in this time we did win everything switzerland was the leading country for a long time but uh there was not a proper concept or something we have our sport rule and yeah but basically i i could build the league how i wanted to and that was yeah that was that's probably why i liked it i could build up everything and that was probably why i liked it i could build up everything the the board was always saying yes nice and it was working well and we did win and and people were happy so yeah the

[00:36:46] **Gavin McClurg:** funding comes from membership or from government or had it

[00:36:50] **Martin Scheel:** it came only from membership okay until uh maybe 10 years ago the swiss olympic that's we are not olympic but swiss olympic is more or less the machine who divide who gives all sports the budget and the rules and everything and since since i'm official swiss olympic trainer and we got quite a lot of money from them so by now we get a lot of money from swiss olympic but we have a lot to do for them for the i mean we do it for the sport but we have a lot of money from swiss olympic but we have a lot to do for the i mean we do it for the swiss olympic but we have a lot of money from swiss olympic but we have a lot of money from swiss yeah and now with my retirement in two years i

[00:37:45] there will be a big change in the whole system the board decided that the the sport at the moment i'm basically directly employed below the board of the hang gliding federation and the director is not really my boss you know we work together but it it's and i have all freedom and i could develop what i ever want and with my retirement i uh the board decided that everything goes straight down it's a classic vertical hierarchy and i'm really afraid that the whole system will break together because fabris or i or other ones we are not people we are not made for working below a boss and not below two bosses you know so

[00:38:47] yeah i think it's a big mistake but i could i try to help them and say hey the the psychology of us is different as of skiing sure you know they they everybody's how in other sports it is like this and then like this but in our sports the young the you start in an age where you end in another sport where you finish

[00:39:16] **Gavin McClurg:** yeah so

[00:39:17] **Martin Scheel:** in another sport you get with five into a system where you are yeah with you are a child and you do what they tell you but in our sport most pilots are above 20 or even older they sure not tell them what they have to do you have to make a system that they like to do it and i am i'm really afraid about the new system but we will see so

[00:39:51] you know that's now it's getting more and more the whole world getting more and more paper and less work yeah and that's for me it's really difficult to see everybody i mean you you don't make a decision but you make a decision you can't stay in a group you can't i mean that's it's not right for everybody a working group and you build the working group that it is like for sure that your decision will you what you want will be worked out from the working group but you don't take the responsibility for that you know and this I see everywhere and all these rules and papers and safety I mean if we speak about safety maybe later and safety and hang gliding this is such a

[00:40:41] difficult topic let's

[00:40:43] **Gavin McClurg:** talk about that now because we were talking about that before the the show it's quite interesting you have you've gotten to see the whole span of where it is now and we were talking about the that it's gotten less and less towards pirate pilot responsibility and making their decisions and more towards the organizers it's more well the task and make sure making sure everything's safe in in a not a safe sport it's not safe it's not safe it's not safe it's not safe it's not safe it's not safe so how do we you know yeah

[00:41:12] **Martin Scheel:** I think the the world in general demand more and more safety and gives less and less responsibility to the person I mean that's on the road or on the bike or on the how do you educate your children or everything you know I think in in u.s. if you walk into a farm and you break your leg the former is can be sued I mean instead that you look on the ground if there is a hole or not the former can be sued and and this stupid system takes more and more the impact to our world and yeah I mean I do task setting since 30 years and

[00:42:12] and and I think a lot about safety and what can we do and everything and I see that more and more responsibility goes from the pilot to the to the organizer but and I mean it's it's really strange because at one end everything must be absolutely safe on on task setting or take off or landing field everything was super safe but people fly harness now is a piece of paper under the back I mean the the Supermarine does it has a small protection which just get

[00:43:03] the homologation they everybody flight it without complaining and you know exactly if you don't feel straight to your ass you know exactly if you don't feel straight to your ass you know exactly if you don't feel straight to your ass you know exactly if you don't feel is no protection at all and so it's really strange for me and what makes me afraid is that I'm task setting and organizing the coms especially on the task setting that we get all responsibility more and more responsibility kept to the organizer we finally we cannot fly anymore competitions in the Alps or in I mean we have to Brazil or

[00:43:48] flatland everywhere because in the Alps you always find somewhere a lee side it's not possible that you have a good day without I have to fly lee in the Alps that's how you fly here but finally you have a lee side from the valley wind and I can tell it on the briefing that there's a lee side on the valley breeze you should not go there, fly high but finally the top pilot go there and the next they are crying level 3 and so it's really difficult to find a balance and I have made a plenary on the first briefing and I really hope that we can go a little bit back to pilot's responsibility it's not possible that all the responsibility theoretically

[00:44:53] it's anyway the pilot the pressure rises up more and more to the organizer because we will lose so many good flights I think about at the Alpencup a year ago we had four accidents three of them were in cable so only one were because of the conditions but it was horrible to have three accidents on a four day competition and we have a lot of speaking and a lot of people was blaming me that I fly in conditions which are not good and

[00:45:36] we sorted out then a working group and the working group in fast it was like you know we have after the task setting team we have a supervisor team they look only for details

[00:45:59] is a cable before or after they just they don't have to think for the task they just have to think for the details and this is very good because I think my and the task set they think more in bigger dimensions where this is a very good thing and this guy or girl they just look to the edge of every cylinder how do you take it if you come low what happened okay so that's one thing we have this supervisor team and the second thing is that we have more people who is enabled to cancel a task because it was often if if we have had a bad or not a bad but a a

[00:46:50] bad but a bad but a bad task an organizer in Switzerland with not much knowledge I was basically the only person who was able to cancel the task and now we have at least one safety manager on the ground able to cancel the task me in the air and the third person in the air so there was the outcome but back to the negative side of this thinking that the the organization is able to cancel the task because I have to set always a super safe task two weeks later or no maybe one later we had a great competition together with the Germans in Olpstein and Olpstein is yeah it's it's a great place for flying the cloud base was amazingly high I mean we never have so good conditions there but we flew only in the fall and and the great task we could have done

[00:47:57] in the big stuff no chance to set it just for safety and so we flew a little bit in the fall and small task and yeah that's quite hard and it's only an example that we lose so much if we get too locked into that yeah all pressure on the task setting and it must be safe for 100 pilots you know and in these 100 pilots you have a wide range and if you if you have to make it safe for the last I I say idiot not in sense of no

[00:48:37] **Gavin McClurg:** I'm seriously saying the least experienced or

[00:48:39] **Martin Scheel:** no not only least experienced I mean more in sense of going straight ah

[00:48:48] **Gavin McClurg:** yeah okay

[00:48:49] **Martin Scheel:** yeah I mean we have two kinds of accidents we have the one which is not experienced but I'm not sure if that makes more accidents as as the experienced ones who go really for it and always straight and without you know without

[00:49:07] **Gavin McClurg:** giving themselves any margin yeah just following the air exactly just going I

[00:49:11] **Martin Scheel:** think for both we the task setting must be safe for both of them and if we do it safe for both of them we lose so many possibilities in task setting hmm I mean yeah as I said in the Alps you have always somewhere on the east side or in Mexico I mean

[00:49:33] in well Valle Valle I mean the crazy thermal yeah and the Superfinal in Mexico how every day were people falling down yes but yeah that

[00:49:48] **Gavin McClurg:** was amazing I've never seen so many incidents yeah that Superfinal yeah

[00:49:55] **Martin Scheel:** day incidents every I think three or four accidents yeah and then even Yoel yeah and yeah I'm I'm asking myself why do people go there and they're afraid about the Alps

[00:50:13] **Gavin McClurg:** yeah right

[00:50:14] **Martin Scheel:** I mean the Superfinal before was at Dicentes yeah and everybody was crying it's dangerous and crazy and everything but we had not one incident really not one except a parachute deployment above take above landing but not for it was by accident it was by accident yeah so we had not one incident not one and then a year later the Superfinal is at Mexico Mexico a lot of incidents but nobody speaks about do you

[00:50:58] **Gavin McClurg:** this might have to be off the record but we were talking about we'll edit this so I can say it now we'll decide but I my feeling was a lot of though in Valle that year for that Superfinal we had really high pressure so it was rougher than normal you know Valle is known to be can be quite quite rough but it's always rough it's always rough but it was unusual I go to Valle every year because it's easy for us in Menorca so it was unusually it was more a little bit more wind it was dry there was no clouds and it was quite quite sharp but my theory is okay that's a little bit and then Superfinal and people are aggressive fine but a lot of those pilots were on the sub for the first time

[00:51:45] **Martin Scheel:** yeah and

[00:51:45] **Gavin McClurg:** the geometry to me of the sub is you've lost a lot of your ability to see here so many of those you know in the gaggle I saw so many mid-air that were this those of you listening it was the pilot below coming up and the pilot above but in

[00:52:03] **Martin Scheel:** Valle always is rough I mean crazy service I mean I lost one of our friends there sure so

[00:52:12] but anyway I think coming back to the responsibilities I really think that pilots should be more responsible for what they do I mean officially they are anyway but in competition they should not claim always oh no there has been a rainy cloud or there has been a lee side and something like this I mean if you are too slow you get into rain okay I mean if you are too slow maybe you don't get goal okay that's normal we cannot if we are forced to avoid every of these dangers we will lose a lot of really good flying and I hope this changes a little bit back to

[00:53:03] more natural one

[00:53:07] **Gavin McClurg:** of my one of my favorite memories was I believe it was the Superfinal in Colombia in Roldanillo where there were some really big fires that year and Chrigel was there and the there was a day that it had gotten very very cloudy and the lead gaggle was it was going to be really hit and miss to get the goal you needed another climb and there was no climbs to be had and this monster fire was kicking off and some went in it

[00:53:38] **Martin Scheel:** but it was forbidden anyway it was it was in the rules it was written no

[00:53:43] **Gavin McClurg:** pyro flying or whatever yeah I remember Luke the next day saying if I see my friends go in there again I'm not doing this anymore he was really upset but you know Chrigel went in and a friend of mine was right there I mean it was very defined the the column was incredibly defined and Chrigel went in and lost the wing and recovered and Yassin went off went in really low and it took him up you know two thousand feet above the the wing just roped up and it took him two thousand feet above the top of the cloud and he went to throw and thought if I throw I might land back in the fire and he waited until he drifted drifted drifted and then threw you know it was it was the next day okay maybe we all need to be a little bit more careful with what we do where we go

[00:54:30] **Martin Scheel:** yeah it's the self responsibility I mean I I all life since 13 years I make these kind of sports you know climbing then flying and with 50 years I started these extreme skiing like steep faces and stuff and I I'm only responsible for myself and there's no way to say oh you are guilty on something I do wrong and but at the other end I have to make task setting for yeah it's

[00:55:14] more and more the people put pressure to the task set as to not to make intelligent tasks but to make safe tasks you know this is a difficult situation hmm

[00:55:30] **Gavin McClurg:** back to the the the the Swiss league and your job for all those years developing pilots uh take me through some of that you know what what are the things that Chrigel comes to you in the 90s and he's young and inspired and you you can recognize that he's got some talent what what do you teach the kids what how does what does it go what's the sequence is it just being around other good pilots and competing as much as possible I think I

[00:55:59] **Martin Scheel:** think one of the most important things that your team has some good pilots that's really I mean Chrigel grew up when Hofer was winning everything so and Hofer grew up when Bollinger was winning

[00:56:26] really was I was

[00:56:33] always this like you know when you you know the you know the you know the the you know the

[00:56:39] the the which

[00:56:52] individuals so i was more the team leader and the whole education was more and more just the tactic and yeah just everything around the general i mean i was working in mental training and everything but not on single pilots more on the just on the group okay and after after you have been on 20 comps with the same pilot you you learn how he function what he needs and everything so there's a lot of friendship and partnership with them but not uh i'm not the coach who says hey think about that and why do you do this is

[00:57:43] **Gavin McClurg:** that is that um culture of sharing knowledge is that is that a is that a swiss cultural thing i i i always think about i think

[00:57:55] **Martin Scheel:** that's one of my biggest um biggest achievements i i could bring this team into a partner all of them are friends so somehow and all of them share the knowledge and and we are a family and i i think that that one of my strengths is that i don't i don't speak bad about other persons i rather try to integrate even strange persons for sure there are two or three persons which is a bit more difficult but in the team when when one person was saying speaking too much or whatever i try to get

[00:58:49] the atmosphere that everybody is integrated and everybody helps and i mean that's troops if your friend wins you will be better as if you your friend does not win sure so every everybody who is better as yourself is helping you and it's not your enemy it's it's your it's your help to get better and i think this spirit has been in our group since beginning and so we don't didn't have that these fights on i heard about at other nations where the pilots are fighting each other yeah yeah we are one family and we work together and we try to build up the legions in

[00:59:45] **Gavin McClurg:** the league it starts in the spring and it goes all all summer how does it work

[00:59:50] **Martin Scheel:** yeah yeah i mean i i make the calendar somehow in november october november so and i just tried to fill up in the spring every weekend every second weekend with a training competition with a swiss guy and

[01:00:09] **Gavin McClurg:** you go you're totally mobile yeah if it's bad in grindelwald you'll go over to the rome yeah that's moving around that's yeah

[01:00:16] **Martin Scheel:** i started with this mobile uh trainings very early because in switzerland we have a good situation we can be mobile we have a good infrastructure and it is a big stress to decide where we have to go and it's after the decision on i have one day to organize a comp but it's worse i think because nothing worse than you are at one place and that you're 200 kilometer away it is good so i learned pretty early to be flexible to go to the best place where you can i mean i'm thinking to go wednesday somewhere else

[01:01:05] interesting yeah and

[01:01:07] **Gavin McClurg:** then is there you know after uh day one fabrice one are you all getting together dissecting the flight looking at track logs yeah you know what do you what what did he do where was the where were the mistakes made we did yeah

[01:01:24] **Martin Scheel:** we do we do always debriefings we do briefings already quite precise and debriefing anyway together with the igc thousands yeah now that's uh but that's as i said i i could i have had enough time to do this briefings debriefings and courses and everything but i did not have really time to work with single pilots but yeah yeah

[01:01:57] **Gavin McClurg:** that's it sounds amazing and what's the you said you're retiring in two years i can't imagine you seem to have too much energy for retiring but

[01:02:06] **Martin Scheel:** uh i mean the federation does not think so they want to get rid of it

[01:02:16] what then um yeah i have so many things to do at the moment i am permanent stress so maybe i got

[01:02:26] **Gavin McClurg:** rid of it i got rid of it i got rid of it i got rid of it i got rid of it i got rid of it i got a

[01:02:27] **Martin Scheel:** little bit less yeah i mean i do a lot of sports still i do basically everyday sports like climbing running mountaineering skiing or something and yeah i'm sure they are the world cup wants me for filming and photos and that'd be great i mean i i think somehow it will something will appear yeah and to be a to have a little bit more time is too bad it's uh yeah let's

[01:03:02] **Gavin McClurg:** spend just a little bit of the time we have left uh imparting some knowledge for those who are listening who are maybe getting into comps or maybe they're uh they've done you know had a fair bit of experience in comps and maybe they're very experienced in three different things here but what would be some kind of simple advice to each of those levels uh in terms of okay you're starting here's what you need to be working on and then down what what are the some things you've seen you know a morgan dollar versus one of your 20 year old swiss pilots who's just just getting into it i don't

[01:03:41] **Martin Scheel:** know i think there are too many different kinds of psychology psychologists i cannot say for you if this is good or bad i i mean important is that you're not going to be a psychologist you're not going to be a psychologist you're not going to be a psychologist you're not going to be a psychologist fun important is self-motivation that you want to focus

[01:04:11] and achievable goals and all this thing but i mean that's all blah blah because if you take morgan taller and cradled again they're totally different i mean you you brought these two things into the speech morgan taller is still a somehow a kid he he goes flying for fun and he tries things and he yeah let's try this way or that way and and sometimes i mean he's a fantastic pilot but he's not really focused on the on the result where Chrigel is the upside somehow i'm sure he has a lot of fun but he's so focused on what he likes to achieve i'm when when you are when you ask me what

[01:05:01] what is the best to get to get strong so i i always say Chrigel look look at Chrigel he is focused he goes that way and he does not make compromises for any partner or whatever so if he wants to win he buys the best bite or even if he works for others you know and it's

[01:05:32] **Gavin McClurg:** unrelenting yeah but

[01:05:34] **Martin Scheel:** everybody's completely different i mean i was personally i always was um i had a lot of problems with my uh uh last industries i have a stress to be good that was blocking me completely and so that needs complete different treatment so as a person i would not use the word stress as somebody who is too easy um okay so i just cannot tell somebody what to do but one thing maybe just for safety fly the glider you really feel that it is the best for you don't don't uh buy one because it's cheaper or for any other reason you really think about that this is your own life.

[01:06:34] is the thing where you fly on you have your life on you have to performance and everything don't make compromise on the glider and yeah that's that's the only general thing which is valid for everybody i'm

[01:06:52] **Gavin McClurg:** going to ask you a question that i i hate in advance because but i have to because i get asked it so much myself but people will say you know that kriegels won eight times now with the x-ops and he's got all this history that a lot of don't even know you know the world champion and acro and everything and he's he's he's he's kind of annihilated everything he has he has touched with this discipline and the the work i think you've talked about focus but people always say what's what's the one thing what's the thing that makes him so good and i always say it's all of it it's all the thing but is was there something when he came to you when he was when it was 16 was there something that's maybe not obvious is it just the work ethic

[01:07:38] what i'm looking for is how much is how much is talent how much is just uh his yeah

[01:07:46] **Martin Scheel:** it's uh i mean he's he's in the air since he's 10 or whatever

[01:07:55] he's absolute he feels the air i think he sinks the air you know and and combines with this merely top focus i mean i remember once i was on this Chrigel on a photo shooting and we had no space for taking off only two or three meter and i was going a little bit backwards to pull up the wing and he told me hey i tried that a lot you better stand just with the line straight and then you pull the glider in so he he tried that a lot and he said i'm not going to do that i'm not going to do that i'm not going to do that he trains everything he trains every possible situation in advance it's fantastic i mean he's so focused on what he likes to achieve and

[01:08:48] yeah i have to say that i mean he's such a great person personally we just have had a newcomer challenge two weeks ago here in grindelwald and so good to work with him and how he

[01:09:05] how he works with the young people but yeah really i'm really happy to have him in this in this team what a treasure well

[01:09:17] **Gavin McClurg:** he he's he's one of these who uh i have always found is that's why i asked about the culture of the swiss because he is incredibly giving of his knowledge on the one hand i think probably he probably wants to give all this knowledge because it's

[01:09:35] **Martin Scheel:** it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's he

[01:09:35] **Gavin McClurg:** wants more competition for himself you know he's gotten so elite especially in the x-ops that you know i i want everybody to be better but it's also just he's very generous with his uh sharing yeah yeah

[01:09:47] **Martin Scheel:** i don't know maybe it's from the league but maybe it's his person i mean he has very nice parents and you know his brother and mikhael he's so nice as well so i don't know but ask himself i mean i don't want to speak too much no it's i've said this to him too yeah i

[01:10:06] **Gavin McClurg:** mean in in in many ways for for most pilots he's an enigma you know that it's very rare to see someone who's

[01:10:15] **Martin Scheel:** at that level you know he's a hero but you can touch him exactly that's the great thing i mean if i hear him speaking to a debutant beginner he speaks to the beginner in the same way a little bit like he speaks to with his friends as morgan tall and everybody sure yeah he's just a great person and yeah happy to have him on the team yeah i bet i bet

[01:10:47] **Gavin McClurg:** martin thank you very much i again i really appreciate your time it was nice to hear some of your stories uh good luck with the the swiss team good luck with the comp we've got some challenging weather here

[01:10:58] **Martin Scheel:** yeah good luck with the weather now i've made the to make the decision uh for tomorrow

[01:11:07] **Gavin McClurg:** well i wish you luck with that we'll all have fun regardless but thank you sir thank you if

[01:11:17] you find the cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on itunes or stitcher however you get your podcast that goes a long ways and help spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way up to launch with your pilot friends i know a lot of interesting conversations have happened that way and of course you can support us financially this show does take a lot of time a lot of editing and i hope to see you in the next one bye bye bye a lot of storage and

music and all kinds of behind the scenes costs so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a one-time donation through paypal or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out we put a new show out every two weeks so for example if you did a buck a show and every two weeks it'd be about 25 a year so way cheaper than a magazine subscription

[01:12:05] and it makes all of this possible i do not want to fund this show with advertising or sponsors we get asked about that pretty frequently but i for a whole bunch of different reasons which i've said many times on the show i don't want to do that i don't like having that stuff at the front of the show and i also want you to know that these are authentic conversations with real people and these are just our opinions but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars i think that's a pretty toxic business model so i hope you dig that um you can support us if you go to cloudbase mayhem.com you can find the places to support you can do it through patreon.com you can do it through cloudbase mayhem if you want a recurring subscription you can also do that directly through the website we've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material little video casts that we do and extra little uh nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show but we feel like you should hear we don't put any of that behind a paywall if you can't afford to support us then just let me know and i'll set you up with an account of course that'll be lifetime and hopefully and you're being in a position some day to be able to support us but you'll find all that on the website uh all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise t-shirts or hats or anything you should be all set up you should have an account you should be able to access all that bonus material now thank you so much for listening i really appreciate your support and we'll see you on the next show thank you

Français

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

Show notes

Martin Scheel était l'un des meilleurs grimpeurs au monde lorsqu'il a découvert le parapente et que le ciel est immédiatement devenu sa nouvelle passion. Ses images et vidéos ont diverti et émerveillé pendant plusieurs décennies à travers tout le spectre du vol libre. Au milieu des années 90, il a aidé à créer la Swiss League et en est le responsable depuis. Ses efforts collaboratifs avec des générations de pilotes ont aidé à former certains des pilotes les plus performants sur Terre, dont Chrigel Maurer, Stephan Morgenthaler, Dominik Breitingner, Tim Bollinger, Nanda Walliser et bien beaucoup d'autres au cours des trois dernières décennies. Martin a organisé la Superfinal à Disentis en 2022 et plus récemment la PWC à Grindelwald la semaine dernière.

Le post #220, Martin Scheel and 30 years of the Swiss League est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. Avant de commencer l'émission d'aujourd'hui avec Martin Scheel, je voulais partager avec vous — et vous le verrez en lisant Cross Country Magazine — mon article à ce sujet. Je reviens tout juste de la Coupe du monde en Suisse et j'ai une histoire à raconter, une sorte de leçon sur ce qu'il ne faut pas faire quand on est sous pression. Oui, il est très important de savoir quand se retirer, de choisir les bons jours. Si vous ne le faites pas, les choses peuvent déraiper. Je parle juste des risques de voler quand on est vraiment distrait. Pour la Coupe du monde en Suisse, nous avons eu une manche tôt le premier jour, puis trois jours de pluie.

[00:00:59] On n'a pas pu voler, puis on a eu une courte manche, et ensuite deux manches magnifiques lors des deux derniers jours de la compétition. Comme j'avais raté la première journée, c'était un peu mon point de rupture. Il fallait donc que je gère les jours restants et que je vole assez bien. J'ai plutôt bien fait la deuxième manche, encore mieux la troisième, et je remontais doucement la pente, impatient pour le dernier jour. Les conditions étaient parfaites. Les prévisions étaient épiques. On allait avoir une autre manche incroyable dans cette arène incroyable. Et puis, alors que la nuit tombait, la veille. Avant la dernière manche, j'ai reçu un appel horrible d'un ami resté au pays.

[00:01:46] L'un de mes meilleurs amis, un cher ami et mon principal partenaire de ski de randonnée au cours de la dernière décennie, Terry O'Connor, était d'ailleurs apparu dans l'émission il y a quelques années pour parler de la pandémie de COVID. Et il a été pris dans une avalanche. Terry n'a pas survécu.

[00:02:07] Bref, vous pouvez vous imaginer. C'était une nuit difficile, je me suis réveillé, j'ai dormi quelques heures, et quand je me suis réveillé le matin, mes colocataires m'ont fait un gros câlin, et c'est juste l'un de ces moments où on n'arrive pas à croire que ça s'est produit. On ne peut pas le traiter. L'humain n'est pas très doué pour gérer le départ prématuré de quelqu'un. Et il était assez évident que je ne devrais pas voler, peu importe les résultats, vous voyez. Et donc. Mais je continuais à me justifier : « Bon, je devrais probablement monter la colline, c'est une journée tellement magnifique, peut-être que je ferai un dernier vol et que j'emporterai Terry avec moi. » Bref, je me justifiais avec toutes sortes de raisons, genre « je maîtrise ça » et « je peux voler même en étant distrait ».

[00:02:55] et autant faire comme si de rien n'était. Enfin, je me suis justifié par plusieurs raisons différentes, genre : « je vais voler, si ça ne va pas, je me poserai ». Et puis je suis monté sur la colline, j'ai préparé mon matos, j'ai décollé, et c'était affreux. Une expérience vraiment misérable, mais je me disais : « bon, ça va s'améliorer ». Alors j'ai continué à voler, j'ai eu un super départ, et puis les choses ont commencé à déraiper, je veux dire, je prenais juste les pires décisions, je ne volais pas bien, je me faisais attraper, je restais bloqué, j'étais trop bas, et je continuais à me défendre pour une raison ou une autre. Et je me disais : « je vais continuer, je vais continuer ». Même à un moment, une des étapes est devenue vraiment haute et je repartais vers le lac, et enfin, j'étais à fond, les mains sur les commandes, et j'ai levé la main pour changer mes lunettes et j'ai complètement mis l'aile dans un énorme spin, qui a fini en autorotation, j'ai perdu

des milliers de pieds avant de tout remettre à plat.

[00:04:02] Je veux dire, enfin, j'étais pas là. Bref, j'ai fini par abandonner au dernier point de virage parce que je n'y arrivais plus. Imaginez être en ligne d'arrivée avec toute cette jubilation, être entouré de tous ces gens, et atterrir, puis rester assis pendant une heure et avoir une bonne petite crise de larmes. Enfin, le but, c'est qu'on doit vraiment savoir quand se retirer. C'est important. On ne doit pas voler en étant distrait. On doit savoir, on doit choisir les jours, et on ne peut pas laisser des choses comme les résultats, ou même l'envie de réussir, ou l'état de l'air, des nuages, ou notre état mental, nous faire faire des erreurs. Heureusement, celle-ci n'a eu aucune conséquence, à part me flageller mentalement pour l'avoir commise.

[00:04:54] Ok, passons à des pensées plus joyeuses. Cette discussion est avec Martin Scheel. On l'a enregistrée lors d'une des journées de pluie. Je suis allé le voir dans son spot partagé à Interlochen, qu'ils utilisaient pour la compétition, et c'est un individu fascinant. Je voulais interviewer Martin depuis des années, c'est un gourou de la météo. Comme je l'ai dit, il a organisé et dirigé la ligue suisse depuis le milieu des années quatre-vingt-dix. Il a été responsable de leur culture de l'excellence au fil des ans. On parle un peu de Chrigel, bien sûr, de qui il est, de ses talents, et de Stefan Morgenthaler, et de ce qu'ils ont été capables d'accomplir avec la ligue suisse. C'est quelque chose que j'ai toujours voulu faire. Vous savez, ils dirigent la ligue suisse tous les week-ends, tout au long du printemps et de l'été, et ils ont formé beaucoup de pilotes incroyables ; c'est un excellent programme et régime d'entraînement.

[00:05:46] Et vous en apprendrez plus pendant l'émission. Martin était un grimpeur de classe mondiale, l'un des meilleurs au monde à l'époque, avant de se mettre au vol, ce qui a pris toute la place dans sa vie. Il a toujours autant de passion pour ça. C'est un photographe incroyable. Je me souviens quand je me suis mis au sport il y a une vingtaine d'années, je me rappelle ses images et il était là avec nous tous les jours à voler, à faire des vidéos et des photos superbes de la compétition. Il y a beaucoup de passion, c'est un individu intéressant et une discussion passionnante. Profitez bien de Martin.

[00:06:24] Quel trésor. Merci de prendre un peu de temps sur votre journée très chargée en ce moment, alors que vous vous préparez à faire tourner cette Coupe du monde. C'est un plaisir de pouvoir faire ça en personne. D'habitude, je fais ça en ligne. Alors c'est sympa de vous rencontrer enfin, après toutes ces années ; je regarde vos photos depuis que je me suis mis à ce sport, il y a plus de 20 ans maintenant. Alors, merci de remplir nos pages de magnifiques images, d'organiser ces compétitions et de prendre le temps de nous dire bonjour.

[00:06:55] **Martin Scheel:** Ouais. Salut, ravi de vous rencontrer. Ravi.

[00:06:57] **Gavin McClurg:** Enchanté de vous rencontrer. On a un peu discuté de votre parcours avant de commencer l'enregistrement, mais pour les Suisses et les Allemands, ils en savent beaucoup sur votre passé, alors que beaucoup d'auditeurs ne le savent peut-être pas. Parlez-nous de votre histoire.

[00:07:15] **Martin Scheel:** Ouais. D'accord. En fait, j'ai commencé l'escalade à 13 ans et, à partir de là, ma vie, c'était l'escalade. Tous mes parents et mes professeurs me détestaient parce que j'étais plus concentré

[00:07:34] **Gavin McClurg:** ...que l'escalade plutôt que l'école.

[00:07:35] **Martin Scheel:** Ouais. Alors, tu m'as demandé de parler d'anecdotes. Bon, d'accord. À cette époque, j'ai appris une chose pendant mon apprentissage. Je les appelais toujours le matin pour dire : « OK, aujourd'hui, je vais faire de l'escalade ». Ils ne pouvaient pas accepter ça. Et après peut-être 10 fois ou plus, ils ont essayé de me licencier. Je ne voulais pas ça. Ils m'ont licencié parce que quand je commence quelque chose, j'aime le finir. C'était après deux ans et demi d'apprentissage. Ils m'ont proposé un an de congé, ou pas un congé mais une pause pour moi, ce qui était parfait, ouais, super. Alors, après cette année de pause, je ne les ai plus appelés le matin pour dire que j'allais faire de l'escalade, je les ai appelés pour dire que j'étais malade et, à partir de ce moment-là, tout s'est bien passé.

[00:08:41] donc c'est l'une des leçons que j'ai dû tirer honnêtement dans le monde du travail.

[00:08:51] pour être honnête, ce n'est pas toujours parfait, n'est-ce pas ?

[00:08:57] **Gavin McClurg:** mais je

[00:08:57] **Martin Scheel:** Je pense que je suis encore trop honnête pour beaucoup de gens dans le monde du parapente. Si je veux quelque chose, je me bats pour l'obtenir. Ouais, c'est bien, ça veut dire qu'il y aura plus de bonnes histoires après. Ouais, après... pendant l'apprentissage, je ne faisais que de l'escalade de glace, de l'alpinisme, tout ça. Je devenais de plus en plus professionnel et là, j'avais quel âge ? J'avais environ 28 ans, je crois. Une école de vol en Autriche m'a dit, euh, qu'elle m'invitait à faire cette école, leur école de Power Gliding. Avant, je disais toujours que le Power Gliding était ennuyeux comparé à l'alpinisme et à l'escalade. Donc après mon... j'étais plus ou moins un grimpeur professionnel et après ça, j'ai commencé à voler en Autriche et à partir de ce moment-là, je ne pensais qu'à voler. Hmm, vraiment tout de suite ? Ouais, plus ou moins, parce que c'était juste les premières ailes où on pouvait presque prendre des thermiques et je m'y mettais vraiment. Donne-moi une année, c'était quand ? Ouais.

[00:10:21] Ça devait être 80, 88, d'accord, d'accord. Le profil de l'aile, le profil d'Elderclock est sorti et notre instructeur là-bas était, euh, l'un des pilotes, l'un des meilleurs pilotes ou quelque chose comme ça, et il m'a donné son aile. Ouais, cool. Ouais, donc premier vol, premier décrochage en parachute pendant des centaines de mètres, ton premier vol, ouais, avec cette aile. Oh, donc je descendais tout droit, tout droit, tout droit, je n'avais aucune idée de ce qui se passait, tu sais, à ce moment-là, ce n'était pas connu comme un problème et j'ai commencé à tirer un peu, tu sais, sur différentes lignes et finalement, il fallait que quelque chose arrive. Ouais, finalement, ça a décollé. Waouh, c'était mon premier vol avec cette aile, mais ouais, peut-être que j'ai oublié mon premier vol en général.

[00:11:30] Tu tu aimes les histoires ? J'adore les histoires. Vas-y.

[00:11:34] **Gavin McClurg:** plus c'est mieux, un

[00:11:36] **Martin Scheel:** Un ami à moi, deux ans avant que je ne parte en Autriche, m'a dit : « Hé, tu dois essayer le parapente ! » Alors on est montés sur l'une de nos montagnes où on grimpe souvent, et il y avait une petite colline, mais après la colline, ça descendait et il a dit : « Ouais, prends juste ce truc et là, en dessous, tu casses, OK, facile. » Mais il y avait une thermique, donc c'était du bon vent et ça allait, j'allais au-dessus de cette première colline, tu sais, là où tu étais censé...

[00:12:16] **Gavin McClurg:** pour atterrir, ouais.

[00:12:17] **Martin Scheel:** je n'ai pas atterri donc je descendais, descendais, descendais, c'était une pente juste à l'angle de portance de l'aile, ouais, et il y avait des arbres qui arrivaient, oh qu'est-ce que je fais ? je ne savais pas, c'est vrai, que je devais tirer à droite pour faire un virage à droite, alors j'ai juste essayé un petit peu, c'était comme sur l'histoire du décrochage en parachutisme, j'ai juste essayé de voir ce qui se passait si je tirais sur ces lignes, j'ai contourné les arbres et j'ai atterri en sécurité, comme on nous apprend.

[00:12:55] **Gavin McClurg:** de nos jours

[00:12:55] **Martin Scheel:** C'était mon premier vol, et ensuite le premier vol était celui-ci.

[00:13:01] aile, ouais, donc euh ouais, mais tu veux en savoir plus sur ma carrière ? Eh bien, ouais.

[00:13:08] **Gavin McClurg:** mais ce que je veux dire, à l'époque quand ça s'est produit, tu sais, quand tu fais un parachute, tout le sol était... c'était juste l'ignorance est un bonheur, donc ça ne t'a pas vraiment fait peur parce que tu ne savais pas ce qui se passait ou je suis allé

[00:13:20] **Martin Scheel:** à Helmut, au professeur, et je lui ai dit : « Hé, qu'est-ce qui se passe ? » et il m'a répondu : « Oh oui, ça pourrait être... je vais te faire glisser un peu plus vite ». Mais à ce moment-là, je savais ce qui se passait, et une installation de parachute, c'est correct, enfin, si on sait ce qui se passe, et c'était bon, mais

[00:13:47] **Gavin McClurg:** Il n'y avait aucune SIV ou formation, et je suppose que tu n'avais probablement pas de parachute de secours, pas question, on avait juste

[00:13:54] **Martin Scheel:** cette sellette vraiment légère et genre de l'alpinisme, enfin de l'alpinisme de haute montagne. Oh oui, si je vais faire de l'alpinisme avec un parapente, je n'ai rien, pas du tout. Mais voilà ce qui s'est passé alors. Comme j'étais grimpeur professionnel, je suis allé voir une marque, je pouvais à peine voler droit mais je suis allé voir la marque et j'ai demandé : « Combien vous payez si je vole pour vous ? » Et c'était Swing, et Swing a dit : « Ouais,

d'accord, je vais te payer 3 000 par an et te donner tout le matériel. » Et j'ai dit : « Ok, c'est bien. » Mais je ne connaissais pas vraiment le parapente.

[00:14:42] Mais j'avais un bon photographe et on était assez rapides. Étiez-vous un

[00:14:49] **Gavin McClurg:** photographe à l'époque.

[00:14:49] **Martin Scheel:** ensuite ? Non, non, non. Je l'ai appris après auprès de lui. Ah, d'accord. Robert Bush. Tu le connais peut-être. Oui, bien sûr. Ouais, c'était mon ami et on a fait énormément de vols en montagne ensemble, on a travaillé ensemble, tu vois. On a publié, donc tout était OK avec Swing. Mais de mon côté, je me disais que peut-être que l'aile pourrait être un peu meilleure comme ceci et cela. Mais à ce moment-là, seuls Hediger et Pierre Remy étaient les concepteurs de Swing. Ouais. Mais ils ont eu un problème financier avec le patron. Ils sont partis et ont fondé Paratech. Et ensuite, le patron a essayé de fabriquer une nouvelle aile.

[00:15:36] Et on est allés sur la pente pour le hisser et il volait très mal. Je lui ai dit : « Hé, cette aile ne peut pas voler à cause de ça et de ça. » Alors il m'a répondu, plus ou moins : « Ouais, fabrique la tienne. » Alors je me suis mis à ça. Je me suis plongé dans l'aérodynamique, j'ai réfléchi un peu et bla, bla, bla. Et finalement, j'ai conçu ma première aile. Vous savez, tout ça sur papier. Ouais. Je veux dire, sans ordinateur ni rien. Bien sûr, bien sûr. Des lignes de calcul et... Il n'y a pas de

[00:16:11] **Gavin McClurg:** Il n'y avait pas d'applications pour concevoir une aile à l'époque.

[00:16:14] **Martin Scheel:** Donc, mais la première aile a été un vrai succès. C'était la Zenith. Et à partir de là, d'accord, je suis maintenant fabricant ou constructeur de parapente. J'ai...

[00:16:28] **Gavin McClurg:** vous avez une formation en ingénierie ou...

[00:16:31] **Martin Scheel:** mon apprentissage était en électronique, mais c'est comme, ouais, si tu connais l'ingénierie, je pense que tu peux passer d'une chose à l'autre.

[00:16:44] Ouais. Et puis, euh, ouais, les choses ont bougé. J'ai commencé à être pilote d'essai aussi. J'ai beaucoup volé. Et puis l'un de mes grands moments, c'était... Ouais. Gagner avec mon propre parapente, la première compétition de ligue en Suisse. C'était en quelle année ? Ouais, ça devait être 99, 89,

[00:17:14] 89. Ouais. C'est à ce moment-là que

[00:17:16] **Gavin McClurg:** la ligue a commencé ici, en Suisse.

[00:17:17] **Martin Scheel:** 90, 90, probablement 90. Ouais.

[00:17:20] **Gavin McClurg:** Et est-ce que c'était, est-ce que c'était, vous savez, directement issu du deltaplane ? Est-ce que c'étaient les mêmes gars qui faisaient du deltaplane ? Non. C'était

[00:17:29] **Martin Scheel:** c'étaient les mêmes gars qui formaient

[00:17:29] **Gavin McClurg:** c'est ça ou c'est un truc complètement nouveau ? La ligue était

[00:17:31] **Martin Scheel:** fondée sur la base de la ligue de vol en aile delta. D'accord. Donc, c'était plus ou moins les mêmes règles et tout a été copié. Ouais. Mais on a eu, euh, notre propre boss. Eve Boss était la première, euh, chef de ligue suisse. Et le truc était plus ou moins le même que pour le vol en aile delta, mais on avait notre propre gros budget et tout le reste. Hmm. Ouais. Donc. Ouais. Alors je volais et je volais et je devenais de plus en plus bon. Et j'ai fait des compétitions avec mes propres ailes, ce qui était, euh, très cool. Ouais. C'est bien. Je

[00:18:11] **Gavin McClurg:** J'adore le fait que tu savais à peine piloter et que tu as réussi à obtenir un sponsor avec Swing. J'adore ça. Le fait que je sois juste devenu une figure de proue dans la presse.

[00:18:20] **Martin Scheel:** Je veux dire, pour un sponsor, peu importe que je sois le meilleur ou non. Bien sûr. Finalement, le nombre de photos dans les magazines, le paiement des sponsors, tout ça fonctionnait. Ouais. Et puis, c'est drôle, il y a peut-être l'histoire du Minoa. Ouais, je répète, il n'y avait pas d'ordinateur, donc je construisais une maquette

à l'échelle 1:1, non pas à partir de la moitié d'une aile, mais de pièces, vous voyez, peut-être une certaine partie de l'extrémité de l'aile. Mm-hmm. Mm-hmm. Peut-être un tiers de l'aile. Et puis au milieu, je prenais un autre quart de l'aile.

[00:19:05] J'ai vraiment fait une maquette à l'échelle 1:1 avec laquelle j'ai rempli cet air avec un peu de pression et comme ça, je pouvais faire... en allemand, ça s'appelle le... toute la toile a une forme vraiment compliquée et maintenant elle est faite par ordinateur. Mais, à cette époque, personne n'était capable de le faire sur ordinateur. Donc j'ai fait une maquette à l'échelle 1:1 plus ou moins pour le Minoa, le Minoa et peut-être vous vous souvenez, c'était essentiellement le premier planeur avec le nez de requin, je les ai vus sur le profil, mais ce qui serait mieux, ce qui le rendrait meilleur.

[00:19:53] Alors, j'ai essayé de tirer le nez sans simulation ou quelque chose, mais j'en ai fait un sans le nez de requin et l'autre avec le nez de requin, et il volait mieux avec le nez de requin. Donc, vraiment, il ne ressemblait pas vraiment à un requin parce que notre profil était différent, mais j'expérimentais juste à l'instinct, wow. Et pour la Menorah, il y a beaucoup d'autres choses avec des techniques comme, oui, j'ai mis une toile au-dessus de tout le truc. Je n'ai pas fait les cellules intérieures en les divisant par les lignes ; chaque ligne avait une déchirure normale, mais au-dessus, j'avais un epsilon pour chaque déchirure, c'était plus ou moins un epsilon, et j'ai rempli l'espace à l'intérieur de l'epsilon avec de l'air.

[00:20:53] vu de dos, donc ce que vous avez normalement, vous avez beaucoup de traînée sur le nez, autour du haut, on peut dire que ça tire comme un idiot parce que c'est ce que vous obtenez, et maintenant vous avez de l'arrière, vous avez une pression négative à l'intérieur, donc ça ne gonfle pas comme le reste de l'anneau, ça a un peu de pression négative de l'arrière, donc la surface de la menorah était vraiment plate et

[00:21:29] **Gavin McClurg:** tu l'appelles un minnow, comme un petit poisson, genre un...

[00:21:31] **Martin Scheel:** petit poisson, non je ne sais pas comment ça s'appelle, tu sais, d'accord, c'était un mot, oui, oui, mais l'aile elle-même, je veux dire, il y avait trop de matériel, c'était difficile à décoller, elle partait vite en pirouette négative et je ne veux pas dire que cette aile était parfaite, mais il y avait beaucoup de technologie dedans qui a été utilisée des années plus tard pour l'ordinateur, encore une fois, oui.

[00:22:00] **Gavin McClurg:** Wow, mais tu as commencé, tu t'es lancé dans les compétitions assez tôt, tu y es entré, oui.

[00:22:08] **Martin Scheel:** j'ai commencé en moyenne la première ligue, hein ? ouais, mais tu as gagné, ouais ? ah cool, en fait, je dois dire que je n'ai pas gagné parce que j'étais un bon pilote, j'ai gagné parce que j'ai réalisé après le premier virage que nous avions la dernière étape, nous avions une manche de, je ne sais pas, 20 kilomètres ou quelque chose comme ça, 30 peut-être, ce qui était beaucoup, vous savez, à cette époque. Et je l'ai faite. J'étais assez lent, genre, ouais, je n'étais pas un bon pilote, donc j'étais lent. Mais j'ai eu l'idée de la refaire une deuxième fois, et les conditions étaient bien meilleures. Alors je l'ai juste refaite une deuxième fois, et la deuxième fois, j'étais le plus rapide.

[00:22:51] C'est pour ça que j'ai gagné.

[00:22:53] Sympa.

[00:22:56] Et

[00:22:56] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu as continué l'escalade et l'alpinisme tout au long de ta vie ? Est-ce que c'est toujours une passion ? Non, c'était

[00:23:02] **Martin Scheel:** En fait, pour moi, il y a eu un peu de drame pour arrêter l'escalade, parce que je veux dire, j'étais plutôt bon, l'un des meilleurs au monde. Ouais, en quelque sorte. Et tout ce que tu es, je veux dire, c'est comme si tu te débarrassais de toute ta sécurité, de tous tes amis. De tous tes... C'est ta communauté, c'est ton monde. Ta communauté, mon monde, tout. J'étais juste en train de me débarrasser de tout ça, et c'est assez difficile.

[00:23:35] **Gavin McClurg:** Mais pour toi, le vol était si captivant ? Ouais, j'étais...

[00:23:39] **Martin Scheel:** c'est juste que j'étais tellement accro au vol que je ne pouvais plus, je ne pouvais plus faire d'escalade. Je veux dire, j'allais faire de l'escalade genre, je me devais de le faire, vous voyez. Ouais, ouais, ouais. Et j'allais voler, parce que mon cœur me tirait vers le ciel. Waouh. Et ouais, c'est à peu près ça. Mais

[00:24:02] **Gavin McClurg:** on dirait que tu as assez vite fait de ça ton gagne-pain. Tu conçois... Ouais, c'est,

[00:24:08] **Martin Scheel:** ouais. Je faisais encore une partie de mon travail d'escalade. Et puis, je travaillais pour Swing. Je veux dire, quand j'étais designer et pilote d'essai, enfin, c'est horrible ce que font les designers, ou du moins les pilotes d'essai, mais j'étais logé là-dedans, ouais.

[00:24:36] Et...

[00:24:39] **Gavin McClurg:** Et est-ce que tu avais, est-ce que tu avais une vision même à l'époque ? Tu te voyais aller où ? C'était juste, je vais voler à tout prix ? Non, je n'ai jamais de visions.

[00:24:49] **Martin Scheel:** Je n'ai jamais de visions. Ce n'était pas,

[00:24:51] **Gavin McClurg:** Je vais être le meilleur pilote au monde. Je veux juste...

[00:24:54] **Martin Scheel:** ...je suis guidé par mon cœur, et mon cœur m'entraîne quelque part. Je n'ai jamais été du genre à me dire : « je veux être le meilleur » ou « je veux atteindre cet objectif » ou quelque chose comme ça. Je fais juste ce que mon cœur... Je suis presque incapable de faire quelque chose contre mon cœur. Je pense que ça vient de mes parents et de mon enfance. Vraiment, si je fais quelque chose contre mon cœur, j'ai l'impression d'être un prisonnier, comme en prison. C'est... Où

[00:25:25] **Gavin McClurg:** tu as grandi ?

[00:25:25] **Martin Scheel:** Même maintenant, vous savez ? Et... et... j'ai des problèmes avec la fédération pour laquelle je travaille. Et si je dois faire quelque chose qui ne vient pas vraiment de mon envie ou de mon cœur, alors je suis incapable de travailler. C'est... ou alors je le fais... mais c'est contre votre nature.

[00:25:47] **Gavin McClurg:** Tu as grandi où, Martin ?

[00:25:49] **Martin Scheel:** Ouais, près de Zurich. Près de Zurich. D'accord. Et ouais, l'école et l'apprentissage étaient horribles. Mon père était horrible.

[00:26:01] Je ne veux pas trop m'étendre là-dessus, mais ça vient de là.

[00:26:07] Et puis, en 93,

[00:26:13] Miki Koppler était le chef de ligue.

[00:26:19] Et oui, il a fait son travail. Mais j'ai... j'ai dit : « Hé, tu devrais avoir quelque chose pour les nouveaux. Pour les jeunes. Faisons un défi junior. » C'était en 93. J'ai fait mon premier cours pour les jeunes pilotes. Je veux dire, je n'étais pas vieux. J'avais 33 ans. Et les autres avaient peut-être 23, 25 ans. Et dans l'un de ces premiers cours, il y avait Morgenthaler. Vraiment ? Il a volé mieux que moi. Et je m'en souviens... Parce que durant cette période, j'avais... j'avais... je voulais être meilleur que mon élève. Bien sûr, oui. Et il a volé mieux. Et c'était plutôt pas mal.

[00:27:06] Il devait être bon. Et il est toujours l'un des meilleurs. Ouais. Et Chrigel est venu. Et Abby est venu. Tout le monde était enfin dans mon junior challenge. Et on le fait toujours maintenant. Vous le faites encore ? Ouais, ouais. Pas un seul. Je n'en ai manqué aucun. Vraiment ? C'est toujours une super semaine. Ouais, avec les jeunes. Je

[00:27:26] **Gavin McClurg:** Je connais un peu la ligue. Donnez-nous un peu de contexte là-dessus. C'est quoi ? Pourquoi est-ce qu'elle existe ? Ouais,

[00:27:33] **Martin Scheel:** mais d'abord, j'aimerais terminer l'histoire. Comment je me suis retrouvé dans le parapente et dans la ligue ? Parce qu'en 93, j'ai inventé plus ou moins le junior challenge. Maintenant, ça s'appelle le newcomer challenge. Et en 95, notre chef de ligue a disparu d'une certaine manière. Il n'y avait personne. Et je travaillais pour Swing. Je ne chantais pas. Je n'avais rien pour m'en sortir. Mais je me suis dit, d'accord, je peux le faire pour un moment. Je peux organiser un peu. Et puis je me suis de plus en plus impliqué dans le travail de la ligue. Et Swing a été vendue à l'Allemagne. Je ne voulais pas aller en Allemagne.

[00:28:18] Alors j'ai dit, d'accord, j'arrête là et je prends la ligue. C'était en 95, 96. Et depuis, je suis... Ouais, le président de la ligue suisse.

[00:28:31] **Gavin McClurg:** Depuis ? Ouais. Waouh. C'est toute une histoire. Ouais, ouais. Ça fait longtemps. Et

[00:28:37] **Martin Scheel:** pour les photos, j'ai réalisé assez vite que pour chercher des sponsors, j'avais besoin de photos. Alors je suis allé voir mon vieil ami Reby et je lui ai dit : « Hé, qu'est-ce que je dois mettre sur la caméra pour mes réglages ? » Ouais, je l'ai fait et ça a marché. Du coup, je suis devenu... j'ai fini par voir le photographe. Oui. Mais juste... un très exceptionnel. Ouais. Je pense que là où je suis bon, c'est que je peux voler d'une seule main dans le gaggle. Ouais. Et comme je fais ça depuis 30 ans, souvent je vole d'une seule main et ça ne fait pas une grande différence avec deux mains.

[00:29:25] Et comme ça, j'ai appris à faire... je fais ces clichés de gaggle, que vous connaissez probablement. Oh, oui. C'est ça. Et maintenant, je fais des vidéos dans le gaggle, ce que j'aime beaucoup. Ouais.

[00:29:37] Mais, ouais, je ne suis pas photographe professionnel. Mais

[00:29:41] **Gavin McClurg:** tu peux être au bon endroit.

[00:29:42] **Martin Scheel:** Ouais, je suis au bon endroit au bon moment. Et j'ai appris un peu avec Flash et tout ce genre de trucs. Et finalement, j'ai fait du marketing.

[00:29:54] Ouais, j'ai commencé par le marketing et la communication. Ouais. Juste pour le plaisir, en quelque sorte. Et j'ai eu ma propre agence pendant 10 ans, voire plus, 15.

[00:30:08] Mais au final, ouais, ça ne me fait pas vibrer, vous voyez. C'est vendre des trucs qu'on n'utilise pas ou dont on n'a pas besoin. C'est bizarre, d'une certaine manière.

[00:30:24] Mais travailler avec les jeunes sur le pilotage et l'organisation de compétitions, et ça... Ouais. Après 10 ans en marketing, je me suis rendu compte que non, ce n'est pas là que je veux aller. Alors j'ai arrêté ça. Et depuis, j'ai juste ce job à 50 % pour la ligue.

[00:30:46] **Gavin McClurg:** Et ce poste, tu disais avant qu'on commence, que c'est plutôt du côté de l'organisation. Tu n'enseignes plus beaucoup ou tu fais encore beaucoup d'enseignement ?

[00:30:56] **Martin Scheel:** Ouais, le poste a un peu changé. Quand j'ai repris la ligue... en 1995, j'étais le responsable d'équipe pour les Mondiaux, toutes les Coupes du monde et tout le reste. Donc je travaillais beaucoup avec les pilotes. Et en Suisse, à la maison, les entraînements étaient organisés essentiellement par les clubs. Ils ont créé la Swiss Cup et tout ça. Et j'ai les Swiss League Cups. Ce sont des entraînements flexibles. J'organisais, mais c'était d'une certaine manière plus simple, tu vois, pas autant. On n'avait pas de traceurs et tout ce genre de trucs.

[00:31:41] On avait juste les caméras et ce que j'ai dû organiser, c'est un laboratoire pour développer les films. Donc on a acheté... Tu veux dire pour

[00:31:51] **Gavin McClurg:** prendre des photos des points de passage et tout ça ? Ouais, pour les points de passage. Ouais.

[00:31:55] **Martin Scheel:** Des photos. Et oui, on avait nos propres laboratoires, un petit truc en noir et blanc. Et ce n'était pas tant le travail d'organisation des événements. Mais peut-être que depuis 10 ans, il y a plus de technologie et plus de connaissances derrière. La définition de la manche devient de plus en plus exigeante. Mm-hmm. Et l'organisation... Les organisateurs, les clubs, ils font de plus en plus marche arrière dans...

[00:32:42] Ils organisaient le voyage jusqu'au décollage, le barbecue et l'atterrissage. Mais pour tout ce qui est technique, pour l'instant, c'est notre rôle. Mm-hmm. Donc, en tant que chef d'équipe et en travaillant avec les pilotes, je me suis de plus en plus impliqué dans... Ouais, l'organisation des événements. Mm-hmm. J'ai un peu perdu ce côté-là, mais maintenant on a Fabrice. Il s'occupe de... On partage le travail. Mm-hmm. Et Fabrice travaille avec les gens, avec les pilotes. Ça fonctionne très bien maintenant. C'est un super gars. Et ouais, on travaille vraiment en toute fluidité.

[00:33:27] **Gavin McClurg:** Et quelle était la motivation pour, vous savez, Chrigel et Morgenthaler, quand ils se sont lancés, était-ce... Est-ce que c'était déjà, même à l'époque, du genre : « Oh, je vais faire ça parce que ça pourrait être une carrière ? » Ça pourrait être... Ou étaient-ils juste passionnés par le vol, et c'était juste une porte d'entrée vers...

[00:33:48] **Martin Scheel:** Non, je pense que... Pourquoi quelqu'un voudrait-il devenir un citoyen suisse ? Si vous prenez Morgenthaler et Chrigel, ce sont deux carrières différentes. Mm-hmm. Alors pour Morgenthaler, je ne sais pas s'il est d'accord, mais je pense... Je pense que c'était assez clair pour lui qu'il travaillerait dans sa profession parce qu'il est, comment dire, ingénieur. Ouais, il a un très bon boulot et tout ça. Donc pour lui, le parapente est un loisir. Ouais. Et je pense que c'était depuis... Il n'a jamais pensé à faire du parapente comme profession.

[00:34:35] En tant que profession. Ouais. Comme une profession. Comme une profession. Donc ouais, Chrigel a assez vite commencé à devenir un pilote professionnel. Ses parents volaient, il a commencé à voler quand il était jeune et quand il est arrivé chez les nouveaux, il poussait déjà vraiment et il était plutôt discret, tu sais, il est toujours discret. Ouais, ouais, c'est une personne formidable, mais je pense que dans sa tête, ça allait très vite : je dois voler. Ouais, donc c'est différent. Ouais, ouais.

[00:35:15] **Gavin McClurg:** Parle-moi des objectifs de la ligue, parce que c'est quelque chose que je pense beaucoup de pays, aux États-Unis par exemple, n'ont pas. On n'a aucun concept de ce genre de ligue, on n'a aucune formation, tout le monde fait ça pretty much par ses propres moyens. Si tu veux devenir un pilote de compétition, tu devines comment faire tout seul. Le puzzle doit être assemblé à travers ta propre expérience personnelle, en trouvant des mentors, mais on n'a rien d'organisé comme les Français ou les Suisses. Quels sont les objectifs ? Comment est-ce que c'est financé ? Donne-nous un peu de contexte sur la ligue.

[00:35:55] **Martin Scheel:** La ligue... les objectifs de la ligue n'étaient pas, enfin, bien sûr qu'on voulait gagner et à cette époque, on a tout gagné. La Suisse a été le pays leader pendant longtemps, mais il n'y avait pas de concept précis ou quelque chose du genre. On avait nos règles sportives et oui, mais en gros, je pouvais construire la ligue comme je voulais et c'était... c'est probablement pour ça que j'ai aimé ça. Je pouvais tout mettre en place et le conseil d'administration disait toujours oui, c'était nickel, ça fonctionnait bien, on gagnait et les gens étaient contents. Alors oui, le...

[00:36:46] **Gavin McClurg:** Le financement provient des cotisations, du gouvernement ou de...

[00:36:50] **Martin Scheel:** ça venait uniquement des membres, d'accord, jusqu'à il y a peut-être 10 ans. Swiss Olympic, ce n'est pas qu'on soit olympiques, mais Swiss Olympic est plus ou moins la machine qui répartit le budget, les règles et tout le reste pour tous les sports. Et comme je suis entraîneur officiel de Swiss Olympic, on reçoit pas mal d'argent de leur part. Donc pour l'instant, on reçoit beaucoup d'argent de Swiss Olympic, mais on a beaucoup à faire pour eux... je veux dire, on le fait pour le sport, mais on reçoit beaucoup d'argent de Swiss Olympic, mais on a beaucoup à faire pour... je veux dire, on le fait pour Swiss Olympic, mais on reçoit beaucoup d'argent de Swiss Olympic, mais on a beaucoup à faire pour... oui, et maintenant, avec mon départ à la retraite dans deux ans, je...

[00:37:45] il y aura un grand changement dans tout le système. Le conseil a décidé que pour le sport, en ce moment, je suis essentiellement employé directement sous le conseil de la fédération de deltaplane et le directeur n'est pas vraiment mon patron, vous voyez, on travaille ensemble mais c'est... et j'ai toute la liberté et je pourrais développer ce que je veux. Avec mon départ à la retraite, le conseil a décidé que tout va se faire en cascade, c'est une hiérarchie verticale classique et j'ai vraiment peur que tout le système ne s'effondre ensemble parce que Fabris ou moi ou d'autres, nous ne sommes pas des gens, nous ne sommes pas faits pour travailler sous un patron et pas sous deux patrons, vous voyez, donc

[00:38:47] Ouais, je pense que c'est une grosse erreur, mais je pourrais essayer de les aider et de leur dire : « Hé, notre psychologie est différente de celle du ski, bien sûr. Vous savez, dans les autres sports, c'est comme ça et puis comme ça, mais dans notre sport, les jeunes commencent à un âge où ils finissent dans un autre sport, là où ils s'arrêtent. »

[00:39:16] **Gavin McClurg:** Ouais, donc

[00:39:17] **Martin Scheel:** dans un autre sport, tu intègres un système à cinq personnes où tu es, ouais, tu es un enfant et tu fais ce qu'on te dit, mais dans notre sport, la plupart des pilotes ont plus de 20 ans ou même plus ; on ne leur dit pas ce

qu'ils doivent faire. Tu dois créer un système qu'ils ont envie de suivre, et moi, j'ai vraiment peur du nouveau système, mais on verra, donc.

[00:39:51] Tu sais, ça devient de plus en plus fréquent : tout le monde fait de plus en plus de paperasse et moins de boulot. Et pour moi, c'est vraiment difficile à voir. Je veux dire, tu ne prends pas de décision, mais tu en prends une. Tu ne peux pas rester dans un groupe, je veux dire, ce n'est pas juste pour tout le monde, un groupe de travail. Et tu construis ce groupe de travail de manière à ce que ta décision, ce que tu veux, soit élaborée par le groupe, mais tu n'en assumes pas la responsabilité, tu vois ? Et je vois ça partout, avec toutes ces règles, ces papiers et la sécurité. Je veux dire, si on parle de sécurité, peut-être plus tard, mais la sécurité et le deltaplane, c'est un tel...

[00:40:41] sujet difficile, voyons...

[00:40:43] **Gavin McClurg**: parle de ça maintenant parce qu'on en discutait avant l'émission, c'est assez intéressant, tu as pu voir toute l'évolution jusqu'à aujourd'hui et on disait que ça tend de moins en moins vers la responsabilité du pilote pirate et ses décisions, et de plus en plus vers les organisateurs, c'est plus... enfin, la manche et s'assurer que tout est sûr dans un sport qui n'est pas sûr, ce n'est pas sûr, ce n'est pas sûr, ce n'est pas sûr, ce n'est pas sûr, ce n'est pas sûr, alors comment est-ce que tu... enfin, ouais.

[00:41:12] **Martin Scheel**: Je pense que le monde en général exige de plus en plus de sécurité et donne de moins en moins de responsabilité à la personne, je veux dire, sur la route, à vélo ou sur le... comment est-ce que vous éduquez vos enfants ou tout ça, vous voyez ? Je pense qu'aux États-Unis, si vous entrez dans une ferme et que vous vous cassez la jambe, le premier peut être poursuivi en justice, je veux dire, au lieu que vous regardiez par terre s'il y a un trou ou pas, le premier peut être poursuivi, et ce système stupide prend de plus en plus de place dans notre monde, et oui, je veux dire, je fais de la manche depuis 30 ans et

[00:42:12] et je pense beaucoup à la sécurité et à ce qu'on peut faire, et je vois que de plus en plus de responsabilités passent du pilote à l'organisateur. Mais je veux dire, c'est vraiment bizarre parce qu'à un bout, tout doit être absolument sûr sur la manche, ou sur le décollage ou le champ d'atterrissage, tout était super sûr, mais les gens volent en sellette maintenant, c'est un morceau de papier sous le dos. Je veux dire, la Supermarine a une petite protection qui se contente de...

[00:43:03] l'homologation, tout le monde vole avec sans se plaindre et vous savez exactement si vous ne sentez pas le siège sous vos fesses, vous savez exactement si vous ne sentez pas le siège sous vos fesses, vous savez exactement si vous ne sentez pas le siège sous vos fesses, vous savez exactement si vous ne sentez pas... il n'y a aucune protection du tout et donc c'est vraiment bizarre pour moi et ce qui me fait peur, c'est que je suis sur le setting de manche et l'organisation des coms, surtout sur le setting de manche, on se voit attribuer de plus en plus de responsabilités, de plus en plus de responsabilités sont gardées par l'organisateur, finalement on ne peut plus faire de compétitions dans les Alpes ou en... je veux dire on doit aller au Brésil ou

[00:43:48] du terrain plat partout, parce qu'en montagne, on trouve toujours un côté sous le vent quelque part. Ce n'est pas possible d'avoir une bonne journée sans avoir à voler sous le vent dans les Alpes, c'est comme ça qu'on vole ici. Mais finalement, il y a un côté sous le vent dû à la brise de vallée, et je peux le préciser lors du briefing : il y a un côté sous le vent sur la brise de vallée, vous ne devez pas y aller, volez haut. Mais finalement, les meilleurs pilotes y vont et le lendemain, ils pleurent pour un niveau 3. C'est vraiment difficile de trouver un équilibre, et j'ai fait un rappel lors du premier briefing. J'espère vraiment que nous pourrions revenir un peu à la responsabilité des pilotes. Ce n'est pas possible que toute la responsabilité, théoriquement,

[00:44:53] De toute façon, la pression sur l'organisateur augmente de plus en plus parce qu'on va perdre tellement de bons vols. Je pense à l'Alpencup il y a un an, on a eu quatre accidents, trois d'entre eux étaient en câble, donc un seul était dû aux conditions, mais c'était horrible d'avoir trois accidents sur une compétition de quatre jours, et on a beaucoup parlé et beaucoup de gens m'ont reproché de voler dans des conditions qui ne sont pas bonnes et

[00:45:36] on a ensuite mis en place un groupe de travail et le groupe de travail en fait c'était genre, vous savez, après l'équipe de définition de la manche, on a une équipe de superviseurs, ils ne regardent que les détails.

[00:45:59] c'est un câble avant ou après, ils n'ont pas à réfléchir à la manche, ils n'ont qu'à réfléchir aux détails, et c'est très bien parce que je pense que moi et l'équipe de définition de la manche, on réfléchit à des dimensions plus larges, ce qui est une très bonne chose, et ce gars ou cette fille, ils regardent juste le bord de chaque cylindre, comment tu le prends si tu arrives bas, qu'est-ce qui se passe, d'accord ? Donc c'est une chose, on a cette équipe de superviseurs, et la deuxième chose, c'est qu'on a plus de personnes habilitées à annuler une manche parce que c'était souvent si on avait eu une mauvaise ou pas une mauvaise mais une...

[00:46:50] mais une mauvaise manche, un organisateur en Suisse avec peu de connaissances, j'étais pratiquement la seule personne capable d'annuler la manche et maintenant nous avons au moins un responsable sécurité au sol capable d'annuler la manche, moi dans les airs et une troisième personne dans les airs, donc il y a eu le résultat mais pour revenir au côté négatif de cette réflexion, c'est que l'organisation est capable d'annuler la manche parce que je dois toujours définir une manche super sûre deux semaines plus tard ou non peut-être une semaine plus tard, nous avons eu une super compétition avec les Allemands à Olpstein et Olpstein est oui, c'est un super endroit pour voler, la base des nuages était incroyablement haute, je veux dire nous n'avons jamais eu de si bonnes conditions là-bas mais nous n'avons volé que dans la vallée et la grande manche que nous aurions pu faire

[00:47:57] dans les gros événements, aucune chance de la définir juste pour la sécurité, donc on a volé un peu en chute et sur une petite manche et ouais, c'est assez dur, et c'est juste un exemple de ce qu'on perd si on se laisse trop enfermer là-dedans, ouais, toute la pression sur la définition de la manche et elle doit être sûre pour 100 pilotes, vous voyez, et parmi ces 100 pilotes, il y a une large palette et si vous devez la rendre sûre pour le dernier, je dis idiot, pas dans le sens de non

[00:48:37] **Gavin McClurg:** Je dis sérieusement les moins expérimentés ou

[00:48:39] **Martin Scheel:** non pas seulement le moins expérimenté, je veux dire plus dans le sens de foncer tête baissée

[00:48:48] **Gavin McClurg:** Ouais, d'accord.

[00:48:49] **Martin Scheel:** Ouais, je veux dire, on a deux types d'accidents. On a celui qui n'est pas expérimenté, mais je ne sais pas s'il y en a plus que ceux des expérimentés qui se donnent à fond et qui vont toujours droit, sans, tu sais, sans

[00:49:07] **Gavin McClurg:** ne se laissant aucune marge, ouais, juste en suivant l'aile exactement, juste en allant...

[00:49:11] **Martin Scheel:** Je pense que pour les deux, la définition de la manche doit être sûre pour eux, mais si on la rend sûre pour les deux, on perd tellement de possibilités dans la définition de la manche. Enfin, comme je l'ai dit, dans les Alpes, il y a toujours quelque chose du côté est, ou au Mexique, je veux dire.

[00:49:33] enfin à Valle Valle, je veux dire la thermique de dingue, et la Superfinal au Mexique où chaque jour, des gens tombaient, oui mais bon, ça

[00:49:48] **Gavin McClurg:** C'était incroyable, je n'ai jamais vu autant d'incidents, ouais, ce Superfinal, ouais.

[00:49:55] **Martin Scheel:** des incidents chaque jour, je pense trois ou quatre accidents, ouais, et puis même Yoel, ouais, et je me demande pourquoi les gens y vont alors qu'ils ont peur des Alpes.

[00:50:13] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est ça.

[00:50:14] **Martin Scheel:** Je veux dire, la Superfinal précédente était à Dicentes, ouais, et tout le monde criait que c'était dangereux, que c'était de la folie et tout le reste, mais on n'a pas eu un seul incident, vraiment pas un, sauf un déploiement de parachute au-dessus de la zone de décollage, mais pas pour ça, c'était par accident, c'était par accident, ouais. Donc on n'a pas eu un seul incident, pas un, et puis un an plus tard, la Superfinal est au Mexique, au Mexique, beaucoup d'incidents mais personne n'en parle, est-ce que tu...

[00:50:58] **Gavin McClurg:** Ça pourrait être hors micro, mais on en a parlé — on va éditer ça pour que je puisse le dire maintenant, on décidera — mais mon sentiment était qu'il y avait beaucoup de turbulences à Valle cette année-là pour cette Superfinal. On était sous une pression très forte, donc c'était plus agité que d'habitude. Vous savez, Valle est connue pour pouvoir être assez, assez agitée, mais c'est toujours agité, c'est toujours agité, mais là c'était inhabituel. Je

vais à Valle chaque année parce que c'est facile pour nous à Menarca, donc c'était inhabituel, il y avait un peu plus de vent, c'était sec, il n'y avait pas de nuages et c'était assez, assez sec. Mais ma théorie, c'est d'accord, c'est un peu ça, et puis il y a la Superfinal et les gens sont agressifs, d'accord, mais beaucoup de ces pilotes étaient sur le sub pour la première fois.

[00:51:45] **Martin Scheel:** Ouais, et

[00:51:45] **Gavin McClurg:** la géométrie du sous-marin, pour moi, c'est que vous avez perdu une grande partie de votre capacité à voir ici. J'en ai vu tellement dans le groupe, j'en ai vu tellement en plein vol, vous qui m'écoutez, c'était le pilote en dessous qui remontait et le pilote au-dessus, mais en

[00:52:03] **Martin Scheel:** Valle est toujours difficile, je veux dire, c'est un service de dingue. J'ai perdu l'un de nos amis là-bas, c'est sûr, donc...

[00:52:12] mais bref, en revenant aux responsabilités, je pense vraiment que les pilotes devraient être plus responsables de ce qu'ils font. Enfin, officiellement, ils le sont de toute façon, mais en compétition, ils ne devraient pas toujours dire « oh non, il y a eu un nuage de pluie » ou « il y a eu un effet de relief » ou quelque chose comme ça. Je veux dire, si vous êtes trop lent, vous tombez sous la pluie, d'accord ? Enfin, si vous êtes trop lent, vous ne marquez peut-être pas de point, d'accord ? C'est normal. Si on est obligés d'éviter chacun de ces dangers, on va perdre énormément de très belles trajectoires de vol, et j'espère que ça changera un peu, pour en revenir à

[00:53:03] plus naturel

[00:53:07] **Gavin McClurg:** L'un de mes souvenirs préférés, je crois que c'était la Superfinal en Colombie à Roldanillo, il y a eu de très gros incendies cette année-là et Chrigel était là. Il y a eu un jour où il y avait eu énormément de nuages et le groupe de tête, ça allait être très aléatoire pour atteindre le sommet, il fallait une autre voie et il n'y en avait aucune, et ce feu monstrueux se déclenchait et certains s'y sont engagés.

[00:53:38] **Martin Scheel:** mais c'était interdit de toute façon, c'était dans le règlement, c'était écrit non

[00:53:43] **Gavin McClurg:** du vol en pyrotechnie ou je ne sais quoi. Ouais, je me rappelle Luke dire le lendemain que s'il voyait ses amis y retourner, il arrêterait tout. Il était vraiment énervé, mais tu sais, Chrigel est entré et un de mes amis était juste là. Je veux dire, c'était très net, la colonne était incroyablement nette et Chrigel est entré, a perdu l'aile et s'en est sorti, et Yassin est parti, est entré très bas et ça l'a remonté, tu sais, à deux mille pieds au-dessus de l'aile, juste attaché à la corde, et ça l'a remonté à deux mille pieds au-dessus du sommet des nuages et il a hésité à lancer, il s'est dit : « si je lance, je pourrais retomber dans le feu » et il a attendu jusqu'à ce qu'il dérive, dérive, dérive et puis il a lancé. Tu sais, c'était le lendemain, ok, peut-être qu'on doit tous être un peu plus prudents avec ce qu'on fait et là où on va.

[00:54:30] **Martin Scheel:** Ouais, c'est la responsabilité individuelle. Je veux dire, toute ma vie depuis mes 13 ans, je fais ce genre de sports, tu sais, l'escalade, puis le vol, et avec 50 ans j'ai commencé ce ski extrême, genre les faces raides et tout ça. Et je suis seulement responsable de moi-même, il n'y a aucun moyen de dire « oh, tu es coupable de quelque chose que j'ai mal fait ». Mais d'un autre côté, je dois définir la manche pour, ouais, c'est...

[00:55:14] De plus en plus, les gens mettent la pression sur le paramétrage de la manche, non pas pour créer des manches intelligentes, mais pour créer des manches sûres, vous voyez ? C'est une situation difficile, hmm.

[00:55:30] **Gavin McClurg:** revenons à la ligue suisse et à votre travail pendant toutes ces années à développer des pilotes. Expliquez-moi un peu tout ça. Qu'est-ce qui se passe quand Chrigel vient vous voir dans les années 90, alors qu'il est jeune, inspiré, et que vous reconnaissez qu'il a du talent ? Qu'est-ce que vous enseignez aux gamins ? Comment ça se passe ? Quelle est la séquence ? Est-ce juste le fait d'être entouré d'autres bons pilotes et de compétir autant que possible ? Je pense que...

[00:55:59] **Martin Scheel:** Je pense que l'une des choses les plus importantes, c'est que votre équipe ait de bons pilotes. C'est vraiment... je veux dire, Chrigel a grandi quand Hofer gagnait tout, et Hofer a grandi quand Bollinger gagnait.

[00:56:26] en fait, j'étais

[00:56:33] toujours ce genre de truc, vous savez, quand vous, vous savez, le, vous savez, le, vous savez, le, le, vous savez, le

[00:56:39] le lequel

[00:56:52] des individus, donc j'étais plus le chef d'équipe et toute l'éducation était de plus en plus juste la tactique et ouais juste tout ce qui entoure le général, je veux dire je travaillais sur l'entraînement mental et tout, mais pas sur des pilotes individuels, plus sur le groupe, d'accord ? Et après avoir fait 20 compétitions avec le même pilote, vous apprenez comment il fonctionne, ce dont il a besoin et tout le reste, donc il y a beaucoup d'amitié et de partenariat avec eux, mais je ne suis pas le coach qui dit : « Hé, réfléchis à ça, pourquoi fais-tu ça ? » C'est

[00:57:43] **Gavin McClurg:** c'est cette culture du partage des connaissances, est-ce que c'est une chose culturelle suisse ? Je m'en demande toujours.

[00:57:55] **Martin Scheel:** C'est l'une de mes plus grandes réussites. J'ai réussi à transformer cette équipe en un partenaire, ils sont tous amis d'une certaine manière et ils partagent tous leurs connaissances. On est une famille, et je pense que l'une de mes forces est que je ne parle pas en mal des autres. Je préfère essayer d'intégrer même les personnes bizarres. Bien sûr, il y a deux ou trois personnes avec qui c'est un peu plus difficile, mais dans l'équipe, quand quelqu'un parlait trop ou quoi que ce soit, j'essayais de...

[00:58:49] l'atmosphère où tout le monde est intégré et tout le monde s'entraide. Je veux dire, c'est une équipe : si ton ami gagne, tu seras meilleur, et si ton ami ne gagne pas, bien sûr, tout le monde est là pour t'aider parce qu'il est meilleur que toi, et ce n'est pas ton ennemi, c'est ton... c'est ton aide pour progresser. Je pense que cet esprit est présent dans notre groupe depuis le début, donc on n'a pas eu ces disputes dont j'ai entendu parler dans d'autres nations où les pilotes se battent entre eux. Ouais, ouais, on est une famille, on travaille ensemble et on essaie de construire les légions en

[00:59:45] **Gavin McClurg:** La ligue commence au printemps et dure tout l'été. Comment ça marche ?

[00:59:50] **Martin Scheel:** Ouais, enfin, je prépare le calendrier d'une manière ou d'une autre en octobre ou novembre, et j'essaie de remplir le printemps avec une compétition d'entraînement tous les week-ends, un week-end sur deux, avec un Suisse et...

[01:00:09] **Gavin McClurg:** tu bouges, tu es totalement mobile. Ouais, si c'est mauvais à Grindelwald, tu vas vers Rome. Ça, c'est bouger, c'est ouais.

[01:00:16] **Martin Scheel:** j'ai commencé par ces entraînements mobiles très tôt parce qu'en Suisse, on a une bonne situation, on peut se déplacer, on a une bonne infrastructure et c'est un gros stress de décider où on doit aller, et c'est après la décision, j'ai un jour pour organiser une comp, mais c'est pire je pense parce que rien n'est pire que d'être à un endroit et que tu es à 200 kilomètres, c'est bien, donc j'ai appris assez tôt à être flexible pour aller au meilleur endroit où tu peux, je veux dire, je pense aller ailleurs mercredi.

[01:01:05] intéressant, ouais, et

[01:01:07] **Gavin McClurg:** Alors, après le premier jour, Fabrice, est-ce que vous vous réunissez tous pour analyser le vol, regarder les journaux de bord ? Vous savez, pour voir ce qu'il a fait, où les erreurs ont été commises ? On l'a fait, oui.

[01:01:24] **Martin Scheel:** On fait des débriefings, on fait des briefings déjà assez précis et on débriefe ensuite ensemble avec l'IGC, des milliers, oui. Mais bon, comme je l'ai dit, j'ai eu assez de temps pour faire ces briefings, débriefings, cours et tout le reste, mais je n'ai pas vraiment eu le temps de travailler avec des pilotes seuls, mais oui, oui.

[01:01:57] **Gavin McClurg:** C'est incroyable. Et tu as dit que tu prenais ta retraite dans deux ans ? Je n'arrive pas à l'imaginer, tu sembles avoir beaucoup trop d'énergie pour prendre ta retraite, mais...

[01:02:06] **Martin Scheel:** euh, je veux dire, la fédération ne le pense pas, ils veulent s'en débarrasser.

[01:02:16] qu'est-ce qu'on fait alors ? euh ouais, j'ai tellement de choses à faire en ce moment, je suis en état de stress permanent, donc peut-être que j'ai

[01:02:26] **Gavin McClurg:** je m'en suis débarrassé, je m'en suis débarrassé, je m'en suis débarrassé, je m'en suis débarrassé, je m'en suis débarrassé, j'ai un

[01:02:27] **Martin Scheel:** un peu moins, oui. Je fais encore beaucoup de sport, je fais pratiquement du sport tous les jours, comme l'escalade, la course à pied, l'alpinisme, le ski ou autre chose. Et oui, je suis sûr que la Coupe du monde me veut bien pour les tournages et les photos, et ce serait génial. Je pense que d'une manière ou d'une autre, quelque chose finira par se présenter. Et avoir un peu plus de temps, c'est dommage, c'est... oui, allons-y.

[01:03:02] **Gavin McClurg:** profiter du peu de temps qu'il nous reste pour transmettre quelques connaissances à ceux qui nous écoutent, qui se mettent peut-être aux compétitions ou qui en ont déjà fait pas mal et qui sont peut-être très expérimentés dans trois domaines différents ici. Mais quels seraient des conseils simples pour chacun de ces niveaux ? En termes de « d'accord, tu commences, voici sur quoi tu dois travailler » et ensuite, pour quoi as-tu vu, tu sais, un Morgan Dollar face à l'un de tes pilotes suisses de 20 ans qui débute à peine ? Je ne...

[01:03:41] **Martin Scheel:** Je pense qu'il y a trop de types différents de psychologues. Je ne peux pas vous dire si c'est bien ou mal, mais l'important, c'est que vous ne allez pas devenir psychologue, vous ne allez pas devenir psychologue, vous ne allez pas devenir psychologue, vous ne allez pas devenir psychologue. Ce qui est important, c'est la motivation personnelle sur laquelle vous voulez vous concentrer.

[01:04:11] et des objectifs réalisables et tout ça, mais je veux dire, c'est tout du blabla parce que si vous prenez Morgan Teller et Cradled à nouveau, ils sont totalement différents. Je veux dire, vous avez mis ces deux éléments dans le discours : Morgan Teller est encore, d'une certaine manière, un gamin, il fait du vol pour le plaisir, il essaie des choses, il se dit « voyons, on essaie par tel ou tel chemin » et parfois, je veux dire, c'est un pilote fantastique, mais il n'est pas vraiment focalisé sur le résultat. Là où Chrigel est l'inverse, d'une certaine manière, je suis sûr qu'il s'amuse beaucoup, mais il est tellement concentré sur ce qu'il veut accomplir. Quand, quand vous me demandez quoi

[01:05:01] quel est le meilleur moyen de devenir fort ? Je dis toujours : regarde Chrigel, regarde Chrigel, il est concentré. Il va dans cette direction et il ne fait aucun compromis avec aucun partenaire ou quoi que ce soit. S'il veut gagner, il achète le meilleur équipement, ou même s'il travaille pour les autres, tu sais, et c'est

[01:05:32] **Gavin McClurg:** implacable, ouais, mais

[01:05:34] **Martin Scheel:** Tout le monde est complètement différent. Personnellement, j'ai toujours eu beaucoup de problèmes avec mes dernières industries, j'avais cette pression d'être bon qui me bloquait complètement, donc ça nécessite un traitement totalement différent. En tant que personne, je n'utiliserais pas le mot stress pour quelqu'un qui est trop facile, d'accord ? Je ne peux pas simplement dire à quelqu'un quoi faire, mais une chose, peut-être juste pour la sécurité, c'est de piloter l'aile que vous sentez vraiment être la meilleure pour vous. N'en achetez pas parce qu'elle est moins chère ou pour n'importe quelle autre raison, réfléchissez-y vraiment : c'est votre propre vie.

[01:06:34] c'est le fait que quand tu voles, tu as ta vie sur le dos, tu dois assurer et tout le reste, ne fais aucun compromis sur l'aile et oui, c'est la seule chose générale qui est valable pour tout le monde, je...

[01:06:52] **Gavin McClurg:** Je vais vous poser une question que je déteste d'avance, mais je dois le faire parce qu'on me la pose tellement souvent. Les gens diront : « Tu sais que Kriegel a gagné huit fois avec les X-Ops, il a tout cet historique que beaucoup ne connaissent même pas, le champion du monde, l'acro et tout le reste, et il a un peu annihilé tout ce qu'il a touché dans cette discipline. » Et j'ai entendu que vous avez parlé de la concentration, mais les gens demandent toujours : « C'est quoi le truc ? C'est quoi la chose qui le rend si bon ? » Et je réponds toujours que c'est tout, c'est l'ensemble. Mais est-ce qu'il y avait quelque chose quand il est venu vous voir, quand il avait 16 ans, quelque chose qui n'est peut-être pas évident ? Est-ce juste l'éthique de travail ?

[01:07:38] ce que je cherche à savoir, c'est quelle est la part de talent, quelle est la part de son... oui.

[01:07:46] **Martin Scheel:** c'est... enfin, il est dans les airs depuis ses 10 ans ou quelque chose comme ça.

[01:07:55] C'est un pur produit, il ressent l'air, je pense qu'il s'imprègne de l'air, vous voyez, et il combine ça avec une concentration de haut niveau. Je me souviens qu'une fois, j'étais sur ce Chrigel pour un shooting photo et on n'avait

aucun espace pour le décollage, seulement deux ou trois mètres, et je reculais un peu pour relever l'aile et il m'a dit : « Hé, j'ai déjà essayé ça plein de fois, tu ferais mieux de rester juste avec la ligne droite et ensuite tu tires l'aile. » Il a essayé ça tellement de fois qu'il a dit : « Je ne vais pas faire ça, je ne vais pas faire ça, je ne vais pas faire ça. » Il entraîne tout, il prépare chaque situation possible à l'avance. C'est fantastique, je veux dire, il est tellement concentré sur ce qu'il veut accomplir et

[01:08:48] Ouais, je dois dire qu'il est vraiment une personne formidable sur le plan personnel. On a juste eu un nouveau venu il y a deux semaines ici à Grindelwald, et c'est tellement agréable de travailler avec lui et la façon dont il...

[01:09:05] la façon dont il travaille avec les jeunes, mais oui, je suis vraiment content de l'avoir dans cette équipe, quel trésor. Enfin,

[01:09:17] **Gavin McClurg:** C'est l'un de ceux pour qui j'ai toujours trouvé... c'est pour ça que j'ai posé la question sur la culture suisse, parce qu'il est incroyablement généreux avec ses connaissances d'un côté. Je pense qu'il veut probablement tout transmettre parce que c'est

[01:09:35] **Martin Scheel:** c'est c'est c'est c'est c'est c'est c'est c'est c'est c'est c'est c'est c'est c'est il

[01:09:35] **Gavin McClurg:** il veut plus de compétition pour lui-même, vous savez, il est devenu tellement d'élite, surtout dans les X-Ops, que vous savez, je veux que tout le monde s'améliore, mais c'est aussi juste qu'il est très généreux pour partager, oui, oui.

[01:09:47] **Martin Scheel:** Je ne sais pas, peut-être que c'est à cause de la ligue, ou peut-être que c'est sa personnalité. Je veux dire, il a des parents très sympas et son frère Mikhail est aussi très gentil. Je ne sais pas, mais il se pose des questions. Je ne veux pas trop en dire, non, je lui ai déjà dit ça aussi. Ouais, je...

[01:10:06] **Gavin McClurg:** en bien des genres, pour la plupart des pilotes, c'est une énigme, vous savez, il est très rare de voir quelqu'un qui est

[01:10:15] **Martin Scheel:** à ce niveau, vous savez, c'est un héros, mais on peut le toucher. C'est exactement ça qui est génial. Je veux dire, si je l'entends parler à un débutant, il lui parle de la même manière qu'il parle avec ses amis, comme avec Morgan Tall et tout le monde. Bien sûr, oui, c'est juste quelqu'un de formidable et je suis content de l'avoir dans l'équipe. Oui, je parie.

[01:10:47] **Gavin McClurg:** Martin, merci beaucoup. Encore une fois, j'apprécie vraiment que vous ayez pris du temps pour moi. C'était sympa d'entendre certaines de vos histoires. Bonne chance avec l'équipe suisse et pour la compétition. On a une météo assez difficile ici.

[01:10:58] **Martin Scheel:** Ouais, bonne chance avec la météo. Maintenant, j'ai pris la décision pour demain.

[01:11:07] **Gavin McClurg:** Eh bien, je vous souhaite bonne chance pour ça, on s'amusera de toute façon, mais merci monsieur, merci si

[01:11:17] Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des manières. Vous pouvez nous laisser une note sur iTunes ou Stitcher, peu importe la plateforme où vous écoutez votre podcast, cela aide énormément à faire passer le mot. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter sur le chemin du travail avec vos amis de Launch. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu ainsi. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, et j'espère vous voir dans la prochaine. Au revoir. Elle demande aussi beaucoup de stockage, de musique et toutes sortes de coûts logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal ou mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque émission. Nous publions une nouvelle émission toutes les deux semaines, donc par exemple, si vous donnez un dollar par émission, cela reviendrait à environ 25 dollars par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine.

[01:12:05] et ça rend tout ça possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour plein de raisons différentes que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans

l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission, et je veux aussi que vous sachiez que ce sont des conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce sont juste nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique, donc j'espère que vous comprenez. Vous pouvez nous soutenir si vous allez sur cloudbasemayhem.com, vous y trouverez les différents moyens de le faire. Vous pouvez le faire via patreon.com, ou via [cloudbasemayhem](https://cloudbasemayhem.com) si vous voulez un abonnement récurrent. Vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. On a essayé de rendre ça vraiment facile, et ça vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits videocasts qu'on fait et aux petits extra qu'on trouve dans les conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale, mais qu'on pense que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie, et j'espère que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour, mais vous trouverez tout ça sur le site. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté de la marchandise Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez déjà être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci beaucoup de nous avoir écoutés, j'apprécie vraiment votre soutien et on se voit au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Martin Scheel war einer der besten Kletterer der Welt, als er das Paragliding entdeckte und der Sky Crack sofort zu seiner neuen Leidenschaft wurde. Seine Bilder und Videos haben über mehrere Jahrzehnte hinweg über das gesamte Freiflug-Spektrum hinweg unterhalten und beeindruckt. In den mittleren 90er Jahren half er bei der Gründung der Swiss League und leitet sie seither. Seine Zusammenarbeit mit Generationen von Piloten hat dazu beigetragen, einige der erfolgreichsten Piloten der Erde hervorzubringen, darunter Chrigel Maurer, Stephan Morgenthaler, Dominik Breiting, Tim Bollinger, Nanda Walliser und viele, viele andere in den letzten drei Jahrzehnten. Martin organisierte den Superfinal in Disentis im Jahr 2022 und vor Kurzem die PWC in Grindelwald letzte Woche.

Der Beitrag #220, Martin Scheel und 30 Jahre der Swiss League erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloudbase Mayhem. Bevor wir mit der heutigen Show mit Martin Scheel beginnen, wollte ich etwas teilen – und ihr werdet das lesen, wenn ihr das Cross Country Magazine lest –, aber ich bin gerade vom Schweizer Weltcup zurückgekommen und habe eine Geschichte zu erzählen, ein Gefühl dafür, was man nicht tun sollte, wenn man unter großem Stress steht. Ja, es ist sehr wichtig zu wissen, wann man abwartet und die richtigen Tage auswählt. Wenn man das nicht tut, kann alles schiefgehen. Nur schon über die Risiken des Fliegens bei großer Ablenkung zu sprechen. Beim Schweizer Weltcup hatten wir am ersten Tag eine frühe Task und dann drei Tage Regen.

[00:00:59] Wir konnten nicht fliegen, hatten dann eine kurze Task und dann zwei glorreiche Tasks an den letzten beiden Tagen des Wettbewerbs. Da ich am ersten Tag völlig versagt hatte, war das quasi mein Tiefpunkt. Ich musste die restlichen Tage zusammenreißen und ziemlich gut fliegen. Die zweite Task habe ich ziemlich gut gemacht, die dritte noch besser, und ich habe mich irgendwie zurückgekämpft und mich auf den letzten Tag gefreut. Die Bedingungen waren perfekt. Die Vorhersage war episch. Wir hätten eine weitere unglaubliche Task in dieser beeindruckenden Arena vor uns. Und dann, als es in der Nacht davor dunkel wurde, vor der letzten Task, erhielt ich einen schrecklichen Anruf von einem Freund aus der Heimat.

[00:01:46] Einer meiner besten Freunde, ein sehr guter Freund und mein Hauptpartner beim Backcountry-Skiing im letzten Jahrzehnt, Terry O'Connor, war vor ein paar Jahren tatsächlich in der Sendung über die COVID-Pandemie zu sehen. Und er wurde von einer Lawine erfasst. Terry hat es nicht überlebt.

[00:02:07] Wie ihr euch das vorstellen könnt. Es war eine harte Nacht, ich habe ein paar Stunden geschlafen und bin morgens aufgewacht, und meine Mitbewohner dort haben mich ganz fest umarmt, und es ist einfach so eine Sache, man kann nicht glauben, dass es passiert ist. Man kann es nicht verarbeiten. Der Mensch ist nicht besonders gut darin, damit umzugehen, wenn jemand zu früh geht. Und es war ziemlich offensichtlich, dass ich nicht fliegen sollte, und die Ergebnisse spielen keine Rolle, wisst ihr. Und trotzdem. Aber ich habe es mir immer wieder schönredet: „Ich sollte wahrscheinlich den Hügel hochgehen, es ist so ein schöner Tag, vielleicht mache ich noch einen letzten Flug und nehme Terry mit.“ Wie auch immer, ich habe es mir mit allen möglichen Gründen schönredet, dass ich das gut kann und auch abgelenkt fliegen kann.

[00:02:55] und ich könnte genauso gut einfach... Wie auch immer, ich habe es mit einer Reihe verschiedener Ausreden gerechtfertigt, oh, ich werde fliegen, wenn es sich nicht gut anfühlt, lande ich. Und dann bin ich den Hügel hochgegangen, habe meine Sachen zusammengepackt und bin geflogen, und es war schrecklich. Einfach eine miserable Erfahrung, aber ich dachte mir ständig, na ja, es wird besser. Und also bin ich weitergefliegen, hatte einen super Start, und dann fingen die Dinge einfach an zu schiefzulaufen, ich meine, ich habe einfach die schlechtesten Entscheidungen getroffen, bin nicht gut geflogen, bin ständig hängen geblieben, festgesessen, zu tief gewesen und aus irgendeinem Grund ständig in die Defensive gegangen. Und ich werde einfach weitermachen, ich werde weitermachen. Sogar eine

der Stufen wurde richtig hoch und war auf dem Rückweg über den See, und, weißt du, ich war voll am Limit, hatte die Hände an den Bremsleinen und wollte gerade meine Brille wechseln, und habe den Schirm voll in eine massive Pirouette gebracht, die in einer Autorotation endete, tausende Fuß verloren, bis sich alles wieder gerade gestellt hat.

[00:04:02] Ich meine, ich war einfach nicht da. Jedenfalls habe ich am letzten Turnpunkt schließlich aufgegeben, weil ich nicht konnte. Stellt euch vor, man ist im Ziel, da ist diese ganze Jubelstimmung, man ist umgeben von all diesen Leuten, man landet und sitzt dann einfach eine Stunde lang da und weint richtig ordentlich. Aber der Punkt ist ja, wir müssen wirklich wissen, wann wir aufhören müssen. Das ist wichtig. Wir sollten nicht abgelenkt fliegen. Wir müssen wissen, welche Tage wir wählen, und wir dürfen uns nicht von Dingen wie Ergebnissen oder sogar dem Wunsch, dabei zu sein, beeinflussen lassen. Die Luft, die Wolken, wo wir mental gerade stehen – wir machen Fehler, und zum Glück hatte dieser hier keine Konsequenzen, außer dass ich mich mental für den Fehler selbst fertiggemacht habe.

[00:04:54] Okay, zu fröhlicheren Gedanken. Dieses Gespräch ist mit Martin Scheel. Wir haben es an einem der regnerischen Tage aufgenommen. Ich habe ihn an seinem Split-Spot in Interlochen besucht, den sie für den Wettbewerb nutzten, und er ist eine faszinierende Persönlichkeit. Ich wollte Martin schon seit Jahren interviewen, er ist ein Wetter-Guru. Wie gesagt, er hat die Swiss League seit Mitte der Neunziger organisiert und geleitet. Er war über die Jahre hinweg für deren Kultur der Exzellenz verantwortlich. Wir sprechen ein wenig über Chrigel, natürlich, wer er ist und seine Talente, sowie über Stefan Morgenthaler und was sie mit der Swiss League alles erreichen konnten. Das wollte ich schon immer machen. Wisst ihr, sie führen die Swiss League jedes Wochenende im gesamten Frühling und Sommer durch, und sie haben viele großartige Piloten hervorgebracht; es ist ein tolles Trainingsprogramm und ein strenges Regime.

[00:05:46] Und das alles hört ihr in der Show. Martin war früher ein Weltklasse-Kletterer, einer der besten der Welt, und als er dann mit dem Fliegen anfang, hat es sein Leben übernommen. Er hat immer noch eine riesige Leidenschaft dafür. Er ist ein fantastischer Fotograf. Ich erinnere mich noch, als ich vor über 20 Jahren mit dem Sport angefangen habe, an seine Bilder und daran, wie er jeden Tag mit uns herumgeflogen ist und coole Videos und Bilder gemacht hat. Er hat viel Leidenschaft, ist eine interessante Persönlichkeit und das Gespräch war klasse. Viel Spaß mit Martin.

[00:06:24] Was für ein Schatz. Danke, dass du dir gerade Zeit aus deinem sehr anstrengenden Tag nimmst, während du dich auf diesen Weltcup vorbereitest. Es ist schön, das persönlich machen zu können. Meistens mache ich das online. Es ist also schön, dich endlich nach all diesen Jahren zu treffen; ich schaue mir deine Fotografie an, seit ich vor mehr als 20 Jahren mit diesem Sport angefangen habe. Also, danke, dass du unsere Seiten mit wunderbaren Bildern füllst, diese Wettbewerbe ausrichtest und dir die Zeit nimmst, um Hallo zu sagen.

[00:06:55] **Martin Scheel:** Ja. Hi, schön dich kennenzulernen. Schön.

[00:06:57] **Gavin McClurg:** schön, dich kennenzulernen. Wir haben kurz vor der Aufnahme über deinen Hintergrund gesprochen, aber für die Schweizer und die Deutschen ist dein Werdegang natürlich bekannt, aber vielleicht wissen viele der Hörer nicht so viel darüber. Erzähl uns davon, erzähl uns deine Geschichte.

[00:07:15] **Martin Scheel:** Ja. Okay. Eigentlich habe ich mit 13 Jahren mit dem Klettern angefangen und von da an war mein Leben das Klettern, und alle Eltern und Lehrer haben mich gehasst, weil ich mich mehr darauf konzentriert habe

[00:07:34] **Gavin McClurg:** ...auf das Klettern als auf die Schule.

[00:07:35] **Martin Scheel:** Ja. Also, du hast mich gebeten, über Geschichten zu sprechen. Also, okay. Ich habe aus dieser Zeit eine Lehre gezogen. Ich habe sie morgens immer angerufen und gesagt: Okay, heute gehe ich klettern. Die konnten das nicht akzeptieren. Und nach vielleicht zehn Mal oder mehr haben sie versucht, mich zu feuern. Ich wollte das aber nicht. Sie haben mich gefeuert, weil ich, wenn ich etwas anfang, es auch zu Ende bringen möchte. Das war nach zweieinhalb Jahren meiner Ausbildung. Sie haben mir ein Jahr Urlaub angeboten – oder nicht Urlaub, aber eine Pause für mich, was perfekt war. Ja, schön. Nach dieser einjährigen Pause habe ich sie morgens nicht mehr angerufen, um zu sagen, dass ich klettern gehe, sondern ich habe angerufen und gesagt, dass ich krank bin, und von diesem Moment an war alles gut.

[00:08:41] Das ist also eine der Lehren, die ich in der Welt, in der ich mich bewegen musste, ehrlich gesagt, erfahren habe.

[00:08:51] um ehrlich zu sein, ist es nicht immer perfekt, oder?

[00:08:57] **Gavin McClurg:** aber ich

[00:08:57] **Martin Scheel:** Ich glaube, ich bin für viele Leute in der Gleitschirmflieger-Welt immer noch zu ehrlich. Wenn ich etwas will, setze ich es durch. Ja, gut, das klingt nach mehr guten Geschichten danach. Ja, nach der... während der Ausbildung hatte ich jede Minute Eisklettern, Bergsteigen und alles Mögliche. Ich wurde immer professioneller und das... wie viele Jahre hatte ich da? Ich war etwa 28, ich glaube. So etwas wie eine Flugschule in Österreich hat mich eingeladen, an dieser Schule teilzunehmen, der Power Gliding School. Davor habe ich immer gesagt, Power Gliding sei langweilig im Vergleich zum Bergsteigen und Klettern. Also nach meinem... ich war mehr oder weniger ein professioneller Kletterer und danach habe ich in Österreich angefangen zu fliegen, und von diesem Moment an habe ich nur noch an das Fliegen gedacht. Hmm, wirklich sofort? Ja, mehr oder weniger, weil es gerade erst die ersten Gleitschirme gab, mit denen man fast Thermik nutzen konnte, und ich bin richtig darin reingegangen. Gib mir ein Jahr, wann war das? Ja.

[00:10:21] Es müssen 80 oder 88 gewesen sein, okay, okay. Das Profil war der Gleitschirm, das Profil von Eldercock kam raus und unser Lehrer dort war einer der Piloten, einer der besten Piloten oder so, und er gab mir seinen Gleitschirm. Ja, cool. Ja, also der erste Flug, der erste Fallschirmschleuder für viele hundert Meter, dein erster Flug, ja, mit diesem Gleitschirm. Oh, also bin ich geradeaus runter, geradeaus, geradeaus, ich hatte keine Ahnung, was passiert, weißt du, zu dieser Zeit war das noch nicht als Problem bekannt und ich fing an, ein bisschen an verschiedenen Leinen zu ziehen und schließlich musste irgendwas passieren, ja, schließlich kam er raus. Wow, das war mein erster Flug mit diesem Gleitschirm, aber ja, vielleicht habe ich meinen ersten Flug im Allgemeinen vergessen.

[00:11:30] Du magst Geschichten? Ich liebe Geschichten. Schieß los.

[00:11:34] **Gavin McClurg:** je mehr, desto besser, ein

[00:11:36] **Martin Scheel:** Ein Freund von mir, das war zwei Jahre bevor ich nach Österreich gegangen bin, ein Schulfreund von mir, sagte: Hey, du musst Gleitschirmfliegen ausprobieren. Und also sind wir auf einen unserer Berge gestiegen, auf den wir viel geklettert sind, und da war ein kleiner Hügel, aber nach dem Hügel ging es abwärts und er sagte: Ja, nimm einfach dieses Zeug und hier unten brichst du ab, okay, einfach. Aber es hatte Thermik, es war guter Wind und es ging, ich ging über diesen ersten Hügel, weißt du, wo man eigentlich sollte.

[00:12:16] **Gavin McClurg:** um zu landen, ja.

[00:12:17] **Martin Scheel:** Ich bin nicht gelandet, also bin ich immer weiter und weiter nach unten gesunken. Es war ein Hang, der fast genau dem Gleitwinkel des Gleitschirms entsprach. Und da kamen Bäume auf mich zu – oh, was mache ich? Ich wusste das nicht, dass ich nach rechts ziehen muss, um nach rechts zu abbiegen. Also habe ich es einfach ein bisschen versucht, so wie bei der Geschichte mit dem Strömungsabriss beim Fallschirmspringen. Ich habe einfach ausprobiert, was passiert, wenn ich an diesen Leinen ziehe. Ich bin um die Bäume herumgeflogen und bin sicher gelandet, so wie wir es gelernt haben.

[00:12:55] **Gavin McClurg:** heutzutage

[00:12:55] **Martin Scheel:** Das war mein erster Flug und dann war der erste Flug dieser hier.

[00:13:01] Gleitschirm, ja, also ja, aber du willst etwas über meine Karriere wissen, also ja.

[00:13:08] **Gavin McClurg:** Aber ich meine, damals, als das passierte, du weißt schon, du machst einen Fallschirm, der ganze Boden – es war einfach Ignoranz ist ein Segen, es hat dich also nicht wirklich so sehr erschreckt, was gerade passiert oder ich bin gegangen.

[00:13:20] **Martin Scheel:** zu Helmut, zum Lehrer, und ich sagte ihm: Hey, was ist da los? Und dann sagte er: Oh ja, das könnte sein, ich mache den Gleitflug ein bisschen schneller. Aber bis dahin wusste ich schon, was passiert, und eine

Fallschirmlandung ist okay, sozusagen, wenn man weiß, was passiert, und das war dann okay, aber

[00:13:47] **Gavin McClurg:** Es gab kein SIV oder Training und ich stelle mir vor, du hattest wahrscheinlich keinen Rettungsschirm, oder? Auf keinen Fall, wir hatten nur

[00:13:54] **Martin Scheel:** dieses wirklich leichte Gurtzeug und so wie Bergsteigen, ich meine Alpin, oh ja, wenn ich zum Alpinklettern mit Gleitschirm gehe, habe ich nichts dabei, richtig? Also in diesen Zeiten, ja, aber das ist das, was dann passiert. Ich war als professioneller Kletterer bei einer Marke, ich konnte kaum gerade fliegen, aber ich ging zu der Marke und fragte, was ihr zahlt, wenn ich für euch fliege, und es war Swing und Swing sagte, äh ja, okay, okay, ich zahle dir 3.000 im Jahr und gebe dir das ganze Material und sagte, okay, das ist gut. Aber ich kannte Gleitschirmfliegen nicht wirklich.

[00:14:42] Aber ich hatte einen guten Fotografen und wir waren ziemlich schnell. Warst du ein...

[00:14:49] **Gavin McClurg:** Fotograf zurück

[00:14:49] **Martin Scheel:** dann? Nein, nein, nein. Das habe ich danach von ihm gelernt. Ah, okay. Robert Bush. Vielleicht kennst du ihn. Ja, natürlich. Ja, er war mein Freund und wir haben viele, viele Aufstiege zusammen gemacht und zusammen gearbeitet, verstehst du. Also haben wir veröffentlicht, also alles okay mit Swing. Aber ich habe mir gedacht, vielleicht könnte der Gleitschirm so und so ein bisschen besser sein. Aber zu dieser Zeit waren nur Hediger und Pierre Remy die Designer von Swing. Ja. Aber sie hatten ein finanzielles Problem mit dem Chef. Also sind sie gegangen und haben Paratech gegründet. Und dann hat der Chef versucht, einen neuen Gleitschirm zu bauen.

[00:15:36] Und wir sind zum Hang gegangen, um ihn hochzuziehen, und er flog ziemlich schlecht. Und ich sagte ihm: Hey, dieser Gleitschirm kann nicht fliegen wegen dem und dem. Dann sagte er so mehr oder weniger: Ja, bau deinen eigenen. Also habe ich mich in die Aerodynamik eingearbeitet und ein bisschen nachgedacht und blablabla. Und schließlich habe ich meinen ersten Gleitschirm gebaut. Weißt du, das war alles auf Papier. Ja. Ich meine, keine Computer und nichts. Sicher, sicher. Skizzen und. Da gibt es kein

[00:16:11] **Gavin McClurg:** Es gab damals keine Apps, um einen Gleitschirm zu entwerfen.

[00:16:14] **Martin Scheel:** Aber der erste Gleitschirm war ein riesiger Erfolg. Es war der Zenith. Und von da an bin ich jetzt Gleitschirmhersteller oder Konstrukteur. Ich habe...

[00:16:28] **Gavin McClurg:** du hast einen Hintergrund im Ingenieurwesen oder so, ja,

[00:16:31] **Martin Scheel:** Meine Ausbildung war in der Elektronik, aber wenn man sich mit Technik auskennt, kann man meiner Meinung nach von einer Sache auf die andere schließen.

[00:16:44] Ja. Und dann, ja, sind die Dinge gelaufen. Ich habe auch angefangen, Testpilot zu sein. Ich bin viel geflogen. Und einer meiner großen Momente war, ja, mit meinem eigenen Gleitschirm den ersten Ligawettbewerb in der Schweiz zu gewinnen. Wann war das, welches Jahr war das? Ja, das muss 99, 89 gewesen sein,

[00:17:14] 89. Ja. Das war, als

[00:17:16] **Gavin McClurg:** die Liga hier in der Schweiz gestartet ist.

[00:17:17] **Martin Scheel:** 90, 90, wahrscheinlich 90. Ja.

[00:17:20] **Gavin McClurg:** Und war das, war das, wissen Sie, irgendwie direkt aus dem Hangglittern? Waren das die gleichen Typen, die auf Hangglittern standen? Nein. War

[00:17:29] **Martin Scheel:** waren das die gleichen Typen, die das gegründet haben?

[00:17:29] **Gavin McClurg:** Ist das das Gleiche oder ist das etwas völlig Neues? Die Liga war

[00:17:31] **Martin Scheel:** gegründet auf Basis der Hang Gliding League. Okay. Also wurden mehr oder weniger die Regeln und alles kopiert. Ja. Aber wir haben unseren eigenen Boss. Eve Boss war der erste Schweizer Ligachef. Und die Sache war mehr oder weniger die gleiche wie beim Hang Gliding, aber wir hatten unser eigenes großes Budget und

alles. Hmm. Ja. Also. Ja. Also bin ich geflogen und geflogen und wurde immer besser und besser. Und ich habe Wettbewerbe mit meinen eigenen Gleitschirmen gemacht, was sehr cool war. Ja. Es ist gut. Ich

[00:18:11] **Gavin McClurg:** Ich liebe es, dass du kaum fliegen konntest und trotzdem mit einem Schirm gesponsert wurdest. Das liebe ich. Dass ich einfach nur in einer Publikation abgebildet wurde.

[00:18:20] **Martin Scheel:** Ich meine, für einen Sponsor spielt es keine Rolle, ob ich der Beste bin oder nicht. Sicher. Schließlich war die Anzahl der Bilder in den Magazinen, äh, die Zahlung der Sponsoren, äh, das hat sich ausgezahlt. Ja. Und dann war ich, ähm, lustig ist vielleicht die Geschichte um die Minoa. Ähm, ich habe, ja, ich wiederhole, es gab keinen Computer, also habe ich ein eins zu eins Modell gebaut, nicht, nicht von der gesamten Hälfte eines Gleitschirms, sondern von Teilen, wisst ihr, vielleicht von einem bestimmten Teil an der Schirmspitze. Mm-hmm. Mm-hmm. Vielleicht ein Drittel des Gleitschirms. Und dann habe ich in der Mitte noch ein weiteres Viertel des Schirms genommen.

[00:19:05] Ich habe wirklich ein eins zu eins Modell gebaut, mit dem ich diese Luft mit ein wenig Druck gefüllt habe, und so konnte ich das – auf Deutsch heißt es – die ganze Stoffbahn, die eine wirklich komplizierte Form hat, und die wird jetzt am Computer gemacht. Aber zu der Zeit konnte das noch niemand am Computer machen. Also habe ich für die Minoa mehr oder weniger ein eins zu eins Modell gebaut, die Minoa, und vielleicht erinnern Sie sich, es war im Grunde das erste Segelflugzeug mit der Sharknose, ich habe sie am Profil gesehen, aber was besser wäre, würde es besser machen.

[00:19:53] Ich habe also versucht, die Nase ohne Simulation und so weiter einzuziehen, aber ich habe eine ohne Haifischnase und eine andere mit Haifischnase gebaut, und die mit der Haifischnase flog besser. Also ja, sie sah nicht wirklich wie ein Hai aus, weil unser Profil anders war, ja, aber ich habe einfach nur nach Gefühl experimentiert. Und bei der Menorah gibt es da noch viele andere Dinge mit Techniken wie ja, ich habe ein Tuch über das Ganze gelegt. Ich habe die inneren Zellen nicht durch Linien getrennt; jede Linie hatte einen normalen Riss, aber darüber hatte ich ein Epsilon von jedem Riss, es war mehr oder weniger ein Epsilon, und den Raum innerhalb des Epsilon habe ich mit Luft gefüllt.

[00:20:53] von hinten, also was man normalerweise hat, hat man viel Zug an der Nase obenrum, sag ja, das zieht wie ein Idiot, weil das so ist, und jetzt hast du von hinten einen Unterdruck, also es ist nicht so aufgebläht wie der Rest des Rings, es hat ein bisschen Unterdruck von hinten, also war die Oberfläche der Menorah wirklich flach und

[00:21:29] **Gavin McClurg:** Du nennst es Minnow, wie ein Minnow, wie ein...

[00:21:31] **Martin Scheel:** kleiner Fisch, nein, ich weiß nicht, wie das heißt, weißt du, okay, es war ein Wort, ja, ja, aber der Gleitschirm selbst, ich meine, er hatte zu viel Material, er war schwer abzuheben, er ging ziemlich schnell in einen negativen Spin und ich will nicht sagen, dass dieser Gleitschirm perfekt war, aber er hatte viel Technologie drin, die erst Jahre später wieder für den Computer verwendet wurde, ja.

[00:22:00] **Gavin McClurg:** Wow, und du bist schon ziemlich früh in den Wettbewerb eingestiegen, du warst dabei, ja?

[00:22:08] **Martin Scheel:** Ich habe in der ersten Liga angefangen, hm ja, aber du hast gewonnen, ja. Ah, cool, eigentlich muss ich sagen, ich habe nicht gewonnen, weil ich ein guter Pilot war. Ich habe gewonnen, weil ich nach der ersten Kurve gemerkt habe, dass wir die letzte Etappe hatten, wir hatten eine Task von, ich weiß nicht, 20 Kilometern oder so, vielleicht 30, was zu dieser Zeit viel war, weißt du. Und ich habe es geschafft. Ich war ziemlich langsam, also ja, ich war kein guter Pilot, deshalb war ich langsam. Aber ich hatte die Idee, es ein zweites Mal zu machen, und die Bedingungen waren viel besser. Also habe ich es einfach ein zweites Mal gemacht, und beim zweiten Mal war ich der Schnellste.

[00:22:51] Deshalb habe ich gewonnen.

[00:22:53] Schön.

[00:22:56] Und

[00:22:56] **Gavin McClurg:** Bist du mit dem Klettern und Bergsteigen immer weitergemacht? Ist das immer noch eine Leidenschaft? Nein, das war

[00:23:02] **Martin Scheel:** Ehrlich gesagt gab es für mich ein bisschen Drama, weil ich aufgehört habe zu klettern, denn ich war ja ziemlich gut, einer der Besten der Welt. Ja, so in etwa. Und wenn man aufhört, verliert man all seine Sicherheit, all seine Freunde. All deine... das ist deine Gemeinschaft, das ist deine Welt. Die Gemeinschaft, meine Welt, alles. Ich habe das einfach aufgegeben, und das ist ziemlich schwierig.

[00:23:35] **Gavin McClurg:** Aber du, aber das Fliegen war so fesselnd. Ja, ich war...

[00:23:39] **Martin Scheel:** Ich war einfach so süchtig nach dem Fliegen, dass ich nicht mehr klettern konnte. Ich meine, ich bin zum Klettern gegangen, weil ich musste, weißt du? Ja, ja, ja. Aber ich bin geflogen, weil mein Herz mich in die Luft gezogen hat. Wow. Und ja, das war's im Grunde. Aber

[00:24:02] **Gavin McClurg:** Es klingt so, als hättest du ziemlich schnell angefangen, davon zu leben. Du entwirfst... Ja, das ist,

[00:24:08] **Martin Scheel:** ja. Ich habe immer noch einen Teil meiner Kletterjobs gemacht. Und dann habe ich für Schirm gearbeitet. Ich meine, als ich Designer und Testpilot war, ist es schrecklich, was Designer, oder zumindest Testpiloten, leisten. Aber ich habe davon gelebt, ja.

[00:24:36] Und...

[00:24:39] **Gavin McClurg:** Und hattest du, hattest du damals schon eine Vision? Wo hast du dich gesehen? War es nur so: Ich fliege um jeden Preis? Nein, ich habe nie Visionen.

[00:24:49] **Martin Scheel:** Ich hatte nie Visionen. Es war nicht so,

[00:24:51] **Gavin McClurg:** Ich werde der Beste der Welt im Fliegen sein. Ich...

[00:24:54] **Martin Scheel:** ...habe ich mein Herz, und mein Herz zieht mich irgendwohin. Und ich war nie so: Ich will der Beste sein oder dieses Ziel erreichen oder so. Ich mache einfach das, was mein Herz... Ich bin fast unfähig, etwas gegen mein Herz zu tun. Ich denke, das kommt von meinen Eltern und meiner Kindheit. Wenn ich wirklich etwas gegen mein Herz tue, fühle ich mich wie ein Gefangener, wie in einem Gefängnis. Es ist... Wo

[00:25:25] **Gavin McClurg:** Bist du so aufgewachsen?

[00:25:25] **Martin Scheel:** Sogar jetzt, weißt du? Und... und... ich habe da einige Probleme mit dem Verband, für den ich arbeite. Und wenn ich etwas tun muss, das nicht wirklich aus meinem Wunsch und meinem Herzen kommt, dann bin ich nicht in der Lage zu arbeiten. Das ist... oder ich tue es... es widerspricht deinem Wesen.

[00:25:47] **Gavin McClurg:** Wo bist du aufgewachsen, Martin?

[00:25:49] **Martin Scheel:** Ja, in der Nähe von Zürich. In der Nähe von Zürich. Okay. Und ja, Schule und Ausbildung waren schrecklich. Mein Vater war schrecklich.

[00:26:01] Ich möchte da nicht zu tief ins Detail gehen, aber es kommt von dort.

[00:26:07] Und dann, im Jahr 93,

[00:26:13] Miki Koppler war der Ligachef.

[00:26:19] Und ja, er hat seinen Job gemacht. Aber ich habe... ich habe gesagt: Hey, du solltest etwas für die Neuen haben. Für die Jungen. Lass uns eine Junior Challenge machen. Es war 93. Ich habe meinen ersten Kurs für die jungen Piloten gemacht. Ich meine, ich war nicht alt. Ich war 33. Und die anderen waren vielleicht 23, 25. Und in einem dieser ersten Kurse war Morgenthaler. Wirklich? Er flog besser als ich. Und ich erinnere mich daran... weil ich in dieser Zeit... ich wollte besser sein als mein Schüler. Sicher, ja. Und er flog besser. Und es war ganz okay.

[00:27:06] Ich muss ein guter gewesen sein. Und er ist immer noch einer der Besten. Ja. Und Chrigel kam. Und Abby kam. Endlich war jeder in meiner Junior Challenge dabei. Und wir machen das immer noch. Macht ihr das immer noch?

Ja, ja. Nicht einer. Ich habe keinen verpasst. Wirklich? Immer noch eine tolle Woche. Ja, mit den Jungen. Ich

[00:27:26] **Gavin McClurg:** Ich weiß ein bisschen etwas über die Liga. Erzähl uns mal etwas zum Hintergrund. Was ist das eigentlich? Warum existiert sie? Ja,

[00:27:33] **Martin Scheel:** aber zuerst würde ich die Geschichte gerne zu Ende führen. Wie bin ich zum Gleitschirmfliegen und in die Liga gekommen? Denn 1993 habe ich so oder so die Junior Challenge erfunden. Heute heißt sie Newcomer Challenge. Und 1995 ist unser Ligaleiter irgendwie verschwunden. Niemand war da. Und ich habe für Swing gearbeitet. Ich habe nicht gesungen. Ich hatte nichts, um es zu schaffen. Aber ich sagte, okay, ich kann das für einen Moment machen. Ich kann ein bisschen organisieren. Und dann vertiefte ich mich immer mehr in die Ligarbeit. Und Swing wurde an Deutschland verkauft. Also wollte ich nicht nach Deutschland.

[00:28:18] Also habe ich mir gedacht, okay, ich höre dort auf und übernehme die Liga. Es war 95, 96. Und seitdem bin ich... Ja, der Chef der Schweizer Liga.

[00:28:31] **Gavin McClurg:** Seitdem? Ja. Wow. Das ist ja ganz schön viel Geschichte. Ja, ja. Das ist eine lange Zeit. Und

[00:28:37] **Martin Scheel:** Was die Bilder angeht, habe ich ziemlich schnell gemerkt, dass ich Bilder brauche, um Sponsoren zu suchen. Also bin ich zu meinem alten Freund Reby gegangen und habe ihn gefragt: „Hey, was muss ich in meine Kameraeinstellungen eingeben?“ Ja, das habe ich gemacht und es hat funktioniert. Also bin ich zum... irgendwie zum Fotografen geworden. Ja. Aber nur... ein sehr außergewöhnlicher. Ja. Ich denke, wo ich gut bin, ist, dass ich mit einer Hand in der XC fliegen kann. Ja. Und weil ich das seit 30 Jahren mache, fliege ich oft nur mit einer Hand und es macht keinen großen Unterschied zu zwei Händen.

[00:29:25] Und so habe ich gelernt, diese Gaggle-Aufnahmen zu machen, die ihr wahrscheinlich kennt. Oh ja, genau das ist es. Und jetzt mache ich Videos in der Gaggle, was mir echt gut gefällt. Ja.

[00:29:37] Aber ja, ich bin kein professioneller Fotograf. Aber

[00:29:41] **Gavin McClurg:** man kann am richtigen Ort sein.

[00:29:42] **Martin Scheel:** Ja, ich bin am richtigen Ort zum richtigen Zeitpunkt. Und ich habe ein bisschen mit Flash und dem ganzen Zeug gelernt. Und schließlich habe ich Marketing gemacht.

[00:29:54] Ja, ich habe mit Marketing und Kommunikation angefangen. Ja, so aus Spaß irgendwie. Und ich hatte über 10, oder eher 15 Jahre lang meine eigene Agentur.

[00:30:08] Aber letztendlich, ja, da schlägt mein Herz nicht höher, weißt du? Es geht darum, Dinge zu verkaufen, die man nicht benutzt oder nicht braucht. Das ist irgendwie seltsam.

[00:30:24] Aber mit den jungen Leuten zusammenzuarbeiten, beim Fliegen und beim Organisieren von Wettkämpfen, und das... Ja. Nach 10 Jahren im Marketing habe ich gemerkt: Nein, das ist nicht die Richtung, in die ich gehen will. Also habe ich damit aufgehört. Und seitdem habe ich nur noch diesen 50%-Job für die Liga.

[00:30:46] **Gavin McClurg:** Und diesen Job, du hast vorhin gesagt, bevor wir angefangen haben, dass der eher auf der Organisationsseite liegt. Du unterrichtest nicht mehr so viel oder machst du immer noch viel Unterricht?

[00:30:56] **Martin Scheel:** Ja, der Job hat sich ein bisschen verändert. Als ich die Liga übernommen habe... 1995 war ich Teamleiter bei den Weltmeisterschaften, bei allen Weltcups und so weiter. Da habe ich viel mit den Piloten gearbeitet. Und in der Schweiz, zu Hause, wurden die Trainings im Grunde von den Vereinen organisiert. Die haben den Swiss Cup und all das andere gemacht. Und ich habe die Swiss League Cups. Das sind flexible Trainings. Ich habe zwar organisiert, aber es war irgendwie einfacher, weißt du, nicht so viel. Wir hatten keine Tracker und diesen ganzen Kram.

[00:31:41] Wir hatten einfach nur die Kameras, und was ich organisieren musste, war ein Labor, um die Filme zu entwickeln. Also haben wir ... Du meinst für

[00:31:51] **Gavin McClurg:** Fotos von den Wegpunkten und so? Ja, für die Wegpunkte. Ja.

[00:31:55] **Martin Scheel:** Bilder. Und ja, wir hatten unsere eigenen Labore, ein kleines Schwarz-Weiß-Labor. Und es war nicht so viel Arbeit für die Organisation der Events. Aber vielleicht seit 10 Jahren steckt mehr Technologie und mehr Wissen dahinter. Die Task-Festlegung wird immer anspruchsvoller. Mm-hmm. Und die Organisation... Die Organisatoren, die Clubs, die sind immer mehr rückwärtsgegangen in...

[00:32:42] Sie haben die Reise zum Startplatz, das Grillen und die Landung organisiert. Aber all die technischen Dinge sind momentan mehr oder weniger unsere Aufgabe. Also vom Teamleiter und der Arbeit mit den Piloten bin ich immer mehr zum... Ja, Veranstalter von Events geworden. Das habe ich ein bisschen verloren, aber jetzt haben wir Fabrice. Er hat die... Wir teilen uns die Arbeit. Und Fabrice arbeitet mit den Leuten, mit den Piloten. Das funktioniert jetzt sehr gut. Er ist ein toller Typ. Und ja, wir arbeiten wirklich reibungslos zusammen.

[00:33:27] **Gavin McClurg:** Und was war die Motivation für, weißt du, Chrigel und Morgenthaler, als sie damit anfangen? War das schon damals... war das schon so: Oh, ich werde das machen, weil das eine Karriere sein könnte? Das könnte... Oder waren sie einfach nur wahnsinnig leidenschaftlich beim Fliegen, und das war der Einstieg in...

[00:33:48] **Martin Scheel:** Nein, ich denke... Warum will jemand Schweizer Nationalmeister werden? Wenn man Morgenthaler und Chrigel nimmt, sind das zwei verschiedene Karrieren. Mm-hmm. Also Morgenthaler, ich weiß nicht, ob er zustimmt, aber ich denke... Ich denke, für ihn war es ziemlich klar, dass er an seinem Beruf arbeiten wird, weil er ist, wie nennt man sie, ein Ingenieur. Ja, er hat einen sehr guten Job und alles. Also für ihn ist Gleitschirmfliegen ein Hobby. Ja. Und ich denke, das war schon seit... Er hat nie darüber nachgedacht, Gleitschirmfliegen als Beruf auszuüben.

[00:34:35] Als Beruf. Ja. Als Beruf. Als Beruf. Also ja, Chrigel hat ziemlich schnell angefangen, ein professioneller Pilot zu werden. Seine Eltern sind geflogen, er hat schon als Jugendlicher angefangen zu fliegen und als er neu dazukam, hat er schon richtig Gas gegeben und er war eher, wisst ihr, er ist immer noch eher ruhig. Ja, ja, eine tolle Person, aber ich glaube, in seinem Kopf war es ziemlich schnell: Ich muss fliegen. Ja, also das ist anders. Ja, ja.

[00:35:15] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mal von den Zielen der Liga, denn das ist etwas, das ich denke, viele Länder haben nicht – in Amerika zum Beispiel haben wir kein Konzept für so etwas wie die Liga. Wir haben keine Ausbildung, jeder macht es im Grunde auf eigene Faust. Wenn man ein Wettkampfpilot werden will, muss man es sich selbst beibringen. Das Puzzle muss man durch die eigene Erfahrung zusammensetzen und Mentoren finden, aber wir haben nichts Organisiertes wie die Franzosen oder die Schweizer. Was sind da die Ziele? Wie wird das finanziert? Gib uns mal ein bisschen Hintergrundwissen dazu.

[00:35:55] **Martin Scheel:** Die Liga – die Ziele der Liga waren nicht, ich meine, natürlich wollten wir gewinnen, und in dieser Zeit haben wir alles gewonnen. Die Schweiz war lange Zeit das führende Land, aber es gab kein richtiges Konzept oder so etwas. Wir haben unsere Sportregeln und ja, aber im Grunde konnte ich die Liga aufbauen, wie ich wollte, und das war ja – das war wahrscheinlich der Grund, warum ich es mochte. Ich konnte alles aufbauen und das war wahrscheinlich der Grund, warum ich es mochte. Der Vorstand sagte immer ja, das ist gut, und es hat gut funktioniert, und wir haben gewonnen und die Leute waren glücklich, also ja, die

[00:36:46] **Gavin McClurg:** Die Finanzierung kommt von den Mitgliedern oder von der Regierung oder hatte sie...

[00:36:50] **Martin Scheel:** Es kam nur von den Mitgliedern, okay, bis vor vielleicht 10 Jahren. Swiss Olympic – wir sind zwar nicht olympisch, aber Swiss Olympic ist mehr oder weniger die Maschinerie, die die Budgets und die Regeln und alles für alle Sportarten aufteilt. Und da ich offizieller Swiss Olympic Trainer bin und wir ziemlich viel Geld von ihnen bekommen, erhalten wir mittlerweile viel Geld von Swiss Olympic, aber wir haben viel für sie zu tun – ich meine, wir tun es für den Sport, aber wir haben viel Geld von Swiss Olympic und wir haben viel zu tun für... ich meine, wir tun es für Swiss Olympic, aber wir haben viel Geld von Swiss Olympic und wir haben viel zu tun für... ja, und jetzt mit meinem Ruhestand in zwei Jahren...

[00:37:45] Es wird eine große Änderung im gesamten System geben. Der Vorstand hat entschieden, dass der Sport im Moment – ich bin im Grunde direkt unter dem Vorstand des Hanggliding-Verbandes angestellt – und der Direktor ist nicht wirklich mein Chef, wisst ihr, wir arbeiten zusammen, aber es ist so, dass ich alle Freiheit habe und entwickeln kann, was ich immer will. Mit meinem Ruhestand hat der Vorstand entschieden, dass alles direkt nach unten geht, eine klassische vertikale Hierarchie, und ich habe wirklich Angst, dass das ganze System zusammenbrechen wird, weil

Fabris oder ich oder andere nicht Leute sind, die dafür gemacht sind, unter einem Chef zu arbeiten, und schon gar nicht unter zwei Chefs, wisst ihr, also...

[00:38:47] Ja, ich denke, das ist ein großer Fehler, aber ich könnte versuchen ihnen zu helfen und zu sagen: Hey, unsere Psychologie ist anders als beim Skifahren. Sicher, ihr wisst, bei allen anderen Sportarten ist es so und so, aber in unserem Sport fängt man in einem Alter an, in dem man in einem anderen Sport aufhört, und man hört auf, in dem man in unserem Sport anfängt.

[00:39:16] **Gavin McClurg:** Ja, also

[00:39:17] **Martin Scheel:** in einem anderen Sport kommst du mit fünf Leuten in ein System, in dem du ja quasi ein Kind bist und tust, was sie dir sagen, aber in unserem Sport sind die meisten Piloten über 20 oder sogar älter, man sagt ihnen sicher nicht, was sie zu tun haben. Du musst ein System aufbauen, das ihnen gefällt, es zu tun, und ich habe wirklich Angst vor dem neuen System, aber wir werden sehen, also.

[00:39:51] Weißt du, das wird immer mehr – die ganze Welt wird immer mehr Papier und weniger Arbeit. Und für mich ist es wirklich schwierig, das zu sehen. Ich meine, du triffst keine Entscheidung, aber du triffst eine Entscheidung. Du kannst nicht in einer Gruppe bleiben, du kannst... ich meine, eine Arbeitsgruppe ist nicht für jeden das Richtige. Und du baust die Arbeitsgruppe so auf, dass sicher deine Entscheidung, das, was du willst, aus der Arbeitsgruppe heraus erarbeitet wird, aber du übernimmst nicht die Verantwortung dafür, weißt du? Und das sehe ich überall, all diese Regeln und Papiere und die Sicherheit. Ich meine, wenn wir über Sicherheit sprechen, vielleicht später, aber Sicherheit und Gleitschirmfliegen, das ist so ein...

[00:40:41] schwieriges Thema. Lass uns...

[00:40:43] **Gavin McClurg:** Lass uns jetzt darüber reden, weil wir davor schon darüber gesprochen haben. Es ist ziemlich interessant, dass du den gesamten Weg bis zum jetzigen Stand gesehen hast. Wir haben darüber gesprochen, dass es immer weniger um die Verantwortung der Piloten und ihre Entscheidungen geht und immer mehr um die Organisatoren. Es geht mehr darum, die Task zu organisieren und sicherzustellen, dass alles sicher ist – in einem nicht sicheren Sport. Es ist nicht sicher, es ist nicht sicher, es ist nicht sicher, es ist nicht sicher, es ist nicht sicher. Also, wie machen wir das, weißt du?

[00:41:12] **Martin Scheel:** Ich denke, die Welt im Allgemeinen verlangt immer mehr nach Sicherheit und gibt immer weniger Verantwortung an die Person ab – ich meine, egal ob auf der Straße, auf dem Fahrrad oder auf dem... wie erzieht man seine Kinder oder alles, wissen Sie? Ich denke, in den USA, wenn man auf einen Bauernhof geht und sich das Bein bricht, kann man den Bauern verklagen. Ich meine, anstatt darauf zu achten, ob ein Loch im Boden ist oder nicht, kann man den Bauern verklagen. Und dieses dumme System überträgt immer mehr die Auswirkungen auf unsere Welt und ja, ich meine, ich mache seit 30 Jahren Task-Setting und

[00:42:12] und ich denke viel über die Sicherheit nach und darüber, was wir tun können, und ich sehe, dass immer mehr Verantwortung vom Piloten zum Organisator übergeht, aber ich meine, das ist wirklich seltsam, weil auf der einen Seite muss auf dem Task Setting oder dem Start- oder Landeplatz alles absolut sicher sein, da war alles super sicher, aber die Leute fliegen jetzt mit Gurtzeug, das ist ein Stück Papier unter dem Hintern, ich meine, das Supermarine hat einen kleinen Schutz, der einfach nur...

[00:43:03] die Homologation, jeder fliegt damit, ohne sich zu beschweren, und du weißt genau, wenn du nicht direkt auf den Hintern fällst, du weißt genau, wenn du nicht direkt auf den Hintern fällst, du weißt genau, wenn du nicht direkt auf den Hintern fällst, wenn du nicht direkt auf den Hintern fällst, da gibt es überhaupt keinen Schutz und deshalb ist das für mich wirklich seltsam, und was mir Angst macht, ist, dass ich die Task-Einstellung und die Organisation der Kommunikation übernehme, besonders bei der Task-Einstellung, dass wir immer mehr Verantwortung übernehmen, immer mehr Verantwortung geht auf den Organisator über, wir können schließlich keine Wettbewerbe mehr in den Alpen oder in... ich meine, wir müssen nach Brasilien oder

[00:43:48] überall flaches Gelände, denn in den Alpen findet man immer irgendwo eine Lee-Seite. Es ist nicht möglich, einen guten Tag ohne Lee-Flüge in den Alpen zu haben, so fliegt man hier. Aber schließlich hast du eine Lee-Seite vom

Tailwind und ich kann beim Briefing sagen, dass es eine Lee-Seite beim Talwind gibt und man dort nicht hinfliegen sollte, sondern hoch fliegen muss. Aber am Ende fliegen die Top-Piloten dorthin und im nächsten Moment weinen sie wegen Level 3. Es ist also wirklich schwierig, eine Balance zu finden, und ich habe beim ersten Briefing eine Plenarsitzung abgehalten und ich hoffe wirklich, dass wir ein wenig zurück zur Verantwortung der Piloten kommen können. Es ist nicht möglich, dass theoretisch die ganze Verantwortung...

[00:44:53] Es liegt sowieso am Piloten, der Druck auf den Organisator steigt immer mehr an, weil wir so viele gute Flüge verlieren würden. Ich denke da an den Alpencup vor einem Jahr: Wir hatten vier Unfälle, drei davon in der Seilbahn, also nur einer wegen der Bedingungen, aber es war schrecklich, drei Unfälle bei einem vierköpfigen Wettbewerb zu haben. Und wir haben viel darüber gesprochen, viele Leute haben mich beschuldigt, ich würde in schlechten Bedingungen fliegen, und

[00:45:36] wir haben dann eine Arbeitsgruppe gebildet und die Arbeitsgruppe war schnell so, wie ihr wisst, wir haben nach dem Task-Setting-Team ein Supervisor-Team, die schauen nur auf die Details.

[00:45:59] ist ein Kabel davor oder danach, die müssen nicht über die Task nachdenken, sondern nur über die Details. Und das ist sehr gut, weil ich finde, dass mein Task-Set-Team eher in größeren Dimensionen denkt, was eine sehr gute Sache ist. Und dieser Typ oder diese Frau schaut nur auf die Kante jedes Zylinders: Wie nimmst du es, wenn du tief kommst? Was passiert? Okay, das ist eine Sache, wir haben dieses Supervisor-Team, und das zweite ist, dass wir mehr Leute haben, die befugt sind, eine Task abzusagen, weil es oft so war, wenn wir eine schlechte oder nicht schlechte, aber eine...

[00:46:50] ...schlechte, aber eine schlechte Task. Ein Organisator in der Schweiz mit nicht viel Wissen – ich war im Grunde die einzige Person, die die Task absagen konnte. Und jetzt haben wir mindestens einen Safety Manager am Boden, der die Task absagen kann, mich in der Luft und eine dritte Person in der Luft. Das war das Ergebnis, aber zurück zur negativen Seite dieses Denkens: Dass die Organisation die Task absagen kann, weil ich immer eine super sichere Task setzen muss. Zwei Wochen später – oder nein, vielleicht eine Woche später – hatten wir einen tollen Wettbewerb zusammen mit den Deutschen in Olpstein, und Olpstein ist ja, es ist ein großartiger Ort zum Fliegen. Die Wolkenbasis war erstaunlich hoch, ich meine, wir hatten dort noch nie so gute Bedingungen, aber wir flogen nur im Fall und die großartige Task, die wir hätten machen können...

[00:47:57] bei den großen Sachen gibt es keine Chance, sie nur aus Sicherheitsgründen zu setzen, also sind wir ein bisschen im Fall und bei einer kleinen Task geflogen und ja, das ist ziemlich hart und es ist nur ein Beispiel dafür, wie viel wir verlieren, wenn wir uns zu sehr darauf fixieren, ja, der ganze Druck liegt auf der Task-Erstellung und sie muss für 100 Piloten sicher sein, wisst ihr, und bei diesen 100 Piloten hast du eine große Spanne und wenn du sie für den letzten – ich sage mal, Idioten, nicht im Sinne von Nein –

[00:48:37] **Gavin McClurg:** Ich meine das ernsthaft mit den wenig Erfahrensten oder

[00:48:39] **Martin Scheel:** nein, nicht nur am wenigsten erfahren, ich meine eher im Sinne von direkt reinzugehen

[00:48:48] **Gavin McClurg:** Ja, okay.

[00:48:49] **Martin Scheel:** Ja, ich meine, wir haben zwei Arten von Unfällen. Wir haben die, die nicht erfahren sind, aber ich bin mir nicht sicher, ob die häufiger vorkommen als die der Erfahrenen, die es richtig geben und immer geradeaus gehen, ohne, wissen Sie, ohne...

[00:49:07] **Gavin McClurg:** sie lassen sich keinen Spielraum, ja, sie folgen einfach exakt der Luft, sie fliegen einfach

[00:49:11] **Martin Scheel:** Ich denke, für beide muss die Task-Einstellung sicher sein, und wenn wir sie für beide sicher machen, verlieren wir so viele Möglichkeiten bei der Task-Einstellung. Ich meine, ja, wie gesagt, in den Alpen hast du immer irgendwo auf der Ostseite oder in Mexiko, ich meine...

[00:49:33] in Valle Valle, ich meine die verrückte Thermik, ja, und der Superfinal in Mexiko, wie jeden Tag Leute runtergefallen sind, ja, aber ja, das

[00:49:48] **Gavin McClurg:** war unglaublich, ich habe noch nie so viele Vorfälle gesehen, ja, dieser Superfinal, ja.

[00:49:55] **Martin Scheel:** pro Tag, ich denke drei oder vier Unfälle, ja, und dann sogar Yoel, ja, und ich frage mich, warum gehen die Leute da hin, wenn sie Angst vor den Alpen haben.

[00:50:13] **Gavin McClurg:** ja, genau

[00:50:14] **Martin Scheel:** Ich meine, der Superfinal davor war in Dientes, ja, und alle haben geschrien, dass es gefährlich und verrückt sei und alles, aber wir hatten keinen einzigen Vorfall, wirklich keinen, außer einer Fallschirmabwerfung über der Landezone, aber das war nicht dafür, das war ein Versehen, das war ein Versehen, ja, also hatten wir keinen einzigen Vorfall, keinen einzigen, und dann ein Jahr später war der Superfinal in Mexiko, Mexiko, viele Vorfälle, aber niemand spricht darüber, weißt du

[00:50:58] **Gavin McClurg:** Das muss vielleicht unter vier Augen bleiben, aber wir haben darüber gesprochen, dass wir das später bearbeiten, damit ich es jetzt sagen kann – wir werden entscheiden, aber mein Gefühl war, dass in Valle in diesem Jahr für diesen Superfinal viel mehr los war. Wir hatten einen sehr hohen Druck, also war es rauer als normal. Ihr wisst ja, Valle ist dafür bekannt, dass es ziemlich, ziemlich rau sein kann, aber es ist immer rau, es ist immer rau, aber es war ungewöhnlich. Ich gehe jedes Jahr nach Valle, weil es für uns in Menorca einfach ist, also war es ungewöhnlich, es war ein bisschen mehr Wind, es war trocken, es gab keine Wolken und es war ziemlich, ziemlich scharf. Aber meine Theorie ist, okay, das ist ein bisschen, und dann der Superfinal und die Leute sind aggressiv, okay, aber viele dieser Piloten waren zum ersten Mal im SIV.

[00:51:45] **Martin Scheel:** ja, und

[00:51:45] **Gavin McClurg:** Die Geometrie des U-Boots ist für mich so, dass man viel von der Fähigkeit verloren hat, hier zu sehen. Ich habe in der Gruppe so viele Mid-Airs gesehen, die waren – ihr, die zuhört, das war der Pilot von unten, der hochkam, und der Pilot von oben, aber in

[00:52:03] **Martin Scheel:** Valle ist immer hart, ich meine, ein verrückter Service. Ich meine, ich habe dort einen unserer Freunde verloren, sicher, also

[00:52:12] Aber wie auch immer, wenn ich auf die Verantwortlichkeiten zurückkomme, finde ich wirklich, dass Piloten mehr Verantwortung für das übernehmen sollten, was sie tun. Ich meine, offiziell tun sie das ja sowieso, aber im Wettkampf sollten sie nicht ständig behaupten, oh nein, da war eine Regenwolke oder da war ein Lee-Effekt oder so etwas in der Art. Ich meine, wenn du zu langsam bist, kommst du in den Regen, okay? Wenn du zu langsam bist, erreichst du vielleicht kein Ziel, okay? Das ist normal. Wenn wir gezwungen wären, jede dieser Gefahren zu vermeiden, würden wir viel richtig gutes Fliegen verlieren, und ich hoffe, das ändert sich ein wenig zurück zu

[00:53:03] natürlicher

[00:53:07] **Gavin McClurg:** Eine meiner Lieblingserinnerungen war, ich glaube, es war der Superfinal in Kolumbien in Roldanillo, wo es in diesem Jahr einige richtig große Brände gab und Chrigel war da, und da war ein Tag, an dem es sehr, sehr bewölkt war und die Führungsgruppe hatte, es würde sehr unbeständig sein, das Ziel zu erreichen, man brauchte eine weitere Route und es gab keine Routen zu haben und dieser Monsterbrand brach aus und einige sind hineingegangen

[00:53:38] **Martin Scheel:** aber es war sowieso verboten, es stand in den Regeln, das war geschrieben, nein

[00:53:43] **Gavin McClurg:** Pyroschirmfliegen oder was auch immer, ja, ich erinnere mich, wie Luke am nächsten Tag sagte, wenn ich sehe, dass meine Freunde da wieder reingehen, mache ich das nicht mehr. Er war echt aufgelöst, aber weißt du, Chrigel ist reingegangen und ein Freund von mir war direkt dort. Ich meine, die Säule war unglaublich deutlich definiert und Chrigel ist reingegangen, hat den Schirm verloren und sich wieder erholt, und Yassin ist abgegangen, ist richtig tief reingegangen und es hat ihn hochgezogen, weißt du, zweitausend Fuß über den Schirm, nur mit dem Seil gesichert, und es hat ihn zweitausend Fuß über die Wolkendecke hochgezogen und er wollte abwerfen, dachte sich aber, wenn ich abwerfe, lande ich vielleicht wieder im Feuer, und er hat gewartet, bis er abgetrieben, abgetrieben, abgetrieben ist und dann abgeworfen hat, weißt du. Es war, es war am nächsten Tag, okay, vielleicht müssen wir alle ein bisschen vorsichtiger sein mit dem, was wir tun und wo wir hingehen.

[00:54:30] **Martin Scheel:** Ja, es ist die Eigenverantwortung. Ich meine, ich mache diese Art von Sport mein ganzes Leben lang, seit ich 13 bin, ihr wisst schon, Klettern, dann Fliegen und mit 50 habe ich mit diesem Extremskien angefangen, wie steile Flanken und so Zeug. Und ich bin nur für mich selbst verantwortlich, und es gibt keine Möglichkeit zu sagen: „Oh, du bist schuld an etwas, das ich falsch mache.“ Aber auf der anderen Seite muss ich die Task-Setting machen für, ja, es ist...

[00:55:14] immer mehr Menschen setzen die Task-Setting unter Druck, nicht um intelligente Tasks zu erstellen, sondern um sichere Tasks zu erstellen, wissen Sie? Das ist eine schwierige Situation, hm.

[00:55:30] **Gavin McClurg:** Zurück zur Schweizer Liga und deiner Aufgabe über all die Jahre, Piloten auszubilden – erzähl mir mal davon. Was sind die Dinge, die Chrigel in den 90ern zu dir kommt, er ist jung und inspiriert und man erkennt, dass er Talent hat? Was bringst du den Kids bei? Wie läuft das ab, was ist die Abfolge? Geht es nur darum, um andere gute Piloten herumzuhängen und so viel wie möglich zu konkurrieren? Ich denke, ich...

[00:55:59] **Martin Scheel:** Ich denke, eine der wichtigsten Dinge ist, dass dein Team einige gute Piloten hat. Das ist wirklich... ich meine, Chrigel ist aufgewachsen, als Hofer alles gewonnen hat, und Hofer ist aufgewachsen, als Bollinger gewonnen hat.

[00:56:26] wirklich, ich war

[00:56:33] immer so, weißt du, wenn du, weißt du, das, weißt du, das, weißt du, das, weißt du, das

[00:56:39] das, was das ist

[00:56:52] Einzelpersonen. Ich war also eher der Teamleiter und die gesamte Ausbildung war immer mehr nur die Taktik und ja, einfach alles rund um das Allgemeine. Ich meine, ich habe im Mentaltraining gearbeitet und in allem, aber nicht an einzelnen Piloten, sondern eher an der Gruppe, okay? Und nachdem man bei 20 Wettbewerben mit demselben Piloten war, lernt man, wie er funktioniert, was er braucht und alles. Da gibt es viel Freundschaft und Partnerschaft mit ihnen, aber ich bin nicht der Coach, der sagt: Hey, denk mal darüber nach und warum machst du das? Das ist...

[00:57:43] **Gavin McClurg:** Ist das diese Kultur des Wissensaustauschs, ist das eine typisch schweizerische kulturelle Sache? Ich denke da immer darüber nach.

[00:57:55] **Martin Scheel:** Das ist eine meiner größten Leistungen. Ich konnte dieses Team in eine Partnerschaft führen, in der alle Freunde sind, irgendwie. Und alle teilen ihr Wissen und wir sind eine Familie. Ich denke, eine meiner Stärken ist, dass ich nicht schlecht über andere Personen rede. Ich versuche eher, sogar schwierige Personen zu integrieren. Sicher gibt es zwei oder drei Personen, die etwas schwieriger sind, aber im Team, wenn eine Person zu viel redet oder so, versuche ich das auszugleichen.

[00:58:49] die Atmosphäre, dass jeder integriert ist und jeder hilft. Ich meine, das ist wie bei Truppen: Wenn dein Freund gewinnt, wirst du besser. Wenn dein Freund nicht gewinnt, ist das egal. Jeder, der besser ist als du, hilft dir, und er ist nicht dein Feind, sondern er hilft dir, besser zu werden. Ich denke, dieser Geist ist seit Anfang in unserer Gruppe vorhanden, und wir hatten nicht diese Kämpfe, von denen ich in anderen Nationen gehört habe, wo sich die Piloten gegenseitig bekämpfen. Ja, ja, wir sind eine Familie und wir arbeiten zusammen und versuchen, die Legionen aufzubauen in

[00:59:45] **Gavin McClurg:** Die Liga beginnt im Frühling und geht den ganzen Sommer über. Wie funktioniert das?

[00:59:50] **Martin Scheel:** Ja, ja, ich meine, ich erstelle den Kalender irgendwie im Oktober oder November und dann versuche ich, im Frühjahr jedes Wochenende, jedes zweite Wochenende, mit einem Schweizer Typen Trainingswettkämpfe zu planen und

[01:00:09] **Gavin McClurg:** Du gehst hin, du bist völlig mobil. Ja, wenn es in Grindelwald schlecht ist, fährst du rüber nach Rome. Das ist Bewegung, das ist ja...

[01:00:16] **Martin Scheel:** Ich habe sehr früh mit diesen mobilen Trainings angefangen, weil wir in der Schweiz eine gute Situation haben. Wir können mobil sein, wir haben eine gute Infrastruktur, und es ist ein großer Stress zu entscheiden, wo wir hinmüssen. Und nach der Entscheidung habe ich noch einen Tag Zeit, um ein Rennen zu organisieren, aber ich denke, es ist schlimmer, denn nichts ist schlimmer, als an einem Ort zu sein und dann bist du 200 Kilometer entfernt. Es ist gut, also habe ich schon ziemlich früh gelernt, flexibel zu sein, um an den besten Ort zu gehen, wo man kann. Ich meine, ich überlege, am Mittwoch woanders hinzugehen.

[01:01:05] Interessant, ja, und

[01:01:07] **Gavin McClurg:** Dann setzt ihr euch nach Tag eins, Fabrice, alle zusammen, um den Flug zu analysieren und die Tracklogs anzusehen? Wisst ihr, was er gemacht hat, wo wurden die Fehler gemacht? Das haben wir gemacht, ja.

[01:01:24] **Martin Scheel:** Wir machen, wir machen immer Debriefings. Wir machen Briefings, die schon ziemlich präzise sind, und Debriefings sowieso zusammen mit den IGC-Tausenden, ja. Aber das ist, wie gesagt, ich hatte genug Zeit für diese Briefings, Debriefings und Kurse und alles, aber ich hatte nicht wirklich Zeit, mit Einzelpiloten zu arbeiten, aber ja, ja.

[01:01:57] **Gavin McClurg:** Das klingt ja fantastisch. Und was ist mit... du hast gesagt, du gehst in zwei Jahren in Rente? Ich kann mir das nicht vorstellen, du scheinst viel zu viel Energie zum Rentenantritt zu haben, aber...

[01:02:06] **Martin Scheel:** na ja, ich meine, der Verband sieht das nicht so, die wollen es loswerden.

[01:02:16] Was dann? Ähm ja, ich habe gerade so viel zu tun, ich bin unter Dauerstress, also vielleicht habe ich

[01:02:26] **Gavin McClurg:** weg davon, ich hab's los, ich hab's los, ich hab's los, ich hab's los, ich hab's los, ich hab ein

[01:02:27] **Martin Scheel:** ein bisschen weniger, ja. Ich mache immer noch viel Sport, eigentlich jeden Tag Sport wie Klettern, Laufen, Bergsteigen, Skifahren oder so. Und ja, ich bin sicher, der Weltcup möchte mich für Film und Fotos haben, und das wäre toll. Ich denke, irgendwie wird da irgendwas passieren. Und ein bisschen mehr Zeit zu haben, ist zu schade, es ist... ja, lass uns...

[01:03:02] **Gavin McClurg:** ...wir nutzen die restliche Zeit, um den Zuhörern ein wenig Wissen zu vermitteln, die vielleicht gerade erst mit Wettkämpfen anfangen oder die schon eine ganze Menge Erfahrung in Wettkämpfen gesammelt haben und vielleicht sogar sehr erfahren in drei verschiedenen Disziplinen sind. Aber was wäre eine Art einfacher Rat für jede dieser Stufen? Also, okay, du fängst hier an, das ist, woran du arbeiten musst, und dann weiter unten, was sind die Dinge, die du gesehen hast, weißt du, ein Morgan Dollar im Vergleich zu einem deiner 20-jährigen Schweizer Piloten, der gerade erst anfängt? Ich weiß nicht,

[01:03:41] **Martin Scheel:** Ich denke, es gibt zu viele verschiedene Arten von Psychologie und Psychologen. Ich kann nicht für dich sagen, ob das gut oder schlecht ist. Wichtig ist, dass du kein Psychologe wirst, du wirst kein Psychologe, du wirst kein Psychologe, du wirst kein Psychologe. Wichtig ist die Selbstmotivation, auf die du dich konzentrieren willst.

[01:04:11] und erreichbare Ziele und all das Zeug, aber ich meine, das ist alles nur Gelaber, denn wenn man sich Morgan Teller und Cradled ansieht, sind die völlig unterschiedlich. Ich meine, du hast diese zwei Dinge in die Rede gebracht: Morgan Teller ist irgendwie immer noch ein Kind, er geht zum Spaß fliegen und probiert Dinge aus, er sagt ja, lass uns das mal so oder so versuchen, und manchmal, ich meine, er ist ein fantastischer Pilot, aber er ist nicht wirklich auf das Ergebnis fokussiert, wo Chrigel das Gegenteil ist. Ich bin mir sicher, dass er viel Spaß hat, aber er ist so fokussiert auf das, was er erreichen will. Wenn du mich also fragst, was...

[01:05:01] was am besten ist, um stark zu werden, also ich sage immer: Chrigel, schau dir Chrigel an, er ist fokussiert. Er geht diesen Weg und macht keine Kompromisse für irgendeinen Partner oder was auch immer. Wenn er gewinnen will, kauft er das beste Bike, oder selbst wenn er für andere arbeitet, weißt du, und es ist

[01:05:32] **Gavin McClurg:** unerbittlich, ja, aber

[01:05:34] **Martin Scheel:** Jeder ist völlig anders. Ich persönlich hatte zum Beispiel immer große Probleme mit meinen letzten Industrien. Ich hatte diesen Stress, gut sein zu müssen, was mich komplett blockiert hat, und das braucht eine völlig andere Behandlung. Als Person würde ich das Wort Stress also nicht auf jemanden anwenden, der zu locker ist. Okay, ich kann jemandem also nicht sagen, was er zu tun hat, aber eine Sache, vielleicht nur aus Sicherheitsgründen: Fliege den Gleitschirm, von dem du wirklich fühlst, dass er der beste für dich ist. Kauf keinen, weil er billiger ist oder aus irgendeinem anderen Grund. Denk wirklich darüber nach, das ist dein eigenes Leben.

[01:06:34] Es ist die Tatsache, dass du fliegst, dass du dein Leben auf dem Spiel hast, dass du Leistung bringen musst und all das. Mach keine Kompromisse beim Gleitschirm, und ja, das ist das einzige Allgemeine, das für jeden gilt. Ich bin...

[01:06:52] **Gavin McClurg:** Ich werde dir jetzt eine Frage stellen, die ich im Voraus schon hatte, aber ich muss sie stellen, weil man mich selbst so oft danach fragt. Aber die Leute werden sagen, du weißt ja, dass Kriegel jetzt zum achten Mal mit den X-Ops gewonnen hat und diese ganze Historie hat, die viele gar nicht kennen, du weißt schon, Weltmeister und acro und alles Mögliche, und er hat quasi alles, was er mit dieser Disziplin berührt hat, und die Arbeit, von der du schon gesprochen hast, den Fokus, einfach pulverisiert. Aber die Leute fragen immer, was ist das eine Ding, was macht ihn so gut? Und ich sage immer, es ist alles zusammen, es ist das Ganze. Aber gab es etwas, als er zu dir kam, als er 16 war? Gab es da etwas, das vielleicht nicht offensichtlich ist? Ist es einfach nur die Arbeitsethik?

[01:07:38] Was ich wissen will, ist, wie viel davon Talent ist und wie viel einfach nur sein... ja.

[01:07:46] **Martin Scheel:** Er ist, ich meine, er ist schon seit er 10 oder so ist in der Luft.

[01:07:55] Er ist absolut – er fühlt die Luft, ich glaube, er lässt sich von ihr tragen, weißt du, und kombiniert das mit einer schlichtweg erstklassigen Konzentration. Ich erinnere mich, als ich einmal bei einem Fotoshooting auf diesem Chrigel war und wir kaum Platz zum Starten hatten, nur zwei oder drei Meter, und ich bin ein Stück zurückgegangen, um den Schirm hochzuziehen, und er sagte mir: „Hey, das habe ich schon oft versucht, du solltest lieber einfach mit der geraden Leine stehen und dann den Gleitschirm nach vorne ziehen.“ Er hat das oft versucht und sagte: „Das werde ich nicht machen, das werde ich nicht machen, das werde ich nicht machen.“ Er trainiert alles, er trainiert jede mögliche Situation im Voraus. Es ist fantastisch, ich meine, er ist so fokussiert auf das, was er erreichen will, und

[01:08:48] Ja, ich muss sagen, ich meine, er ist persönlich so ein toller Mensch. Wir hatten vor zwei Wochen hier in Grindelwald gerade erst eine Newcomer-Challenge und es ist so gut, mit ihm zusammenzuarbeiten und wie er...

[01:09:05] wie er mit den jungen Leuten arbeitet, aber ja, ich bin wirklich froh, ihn in diesem Team zu haben. Was für ein Schatz. Also...

[01:09:17] **Gavin McClurg:** Er ist einer von diesen Leuten, bei denen ich immer festgestellt habe – und deshalb habe ich nach der Kultur der Schweizer gefragt –, dass er auf der einen Seite unglaublich bereitwillig sein Wissen teilt. Ich denke, er möchte dieses Wissen wahrscheinlich alles geben, weil es...

[01:09:35] **Martin Scheel:** es ist er

[01:09:35] **Gavin McClurg:** er will mehr Wettbewerb für sich selbst, weißt du. Er ist so elitär geworden, besonders in den X-Ops, und ich möchte zwar, dass alle besser werden, aber er ist auch sehr großzügig beim Teilen. Ja, ja.

[01:09:47] **Martin Scheel:** Ich weiß nicht, vielleicht liegt es an der League, oder vielleicht an seiner Person. Ich meine, er hat sehr nette Eltern und weißt du, sein Bruder und Mikhail sind auch so nett. Also ich weiß nicht, aber er fragt sich selbst – ich will nicht zu viel sagen, nein, ich habe ihm das auch schon gesagt, ja, ich...

[01:10:06] **Gavin McClurg:** ich meine, in vielerlei Hinsicht ist er für die meisten Piloten ein Rätsel, wisst ihr, es ist sehr selten, jemanden zu sehen, der...

[01:10:15] **Martin Scheel:** auf diesem Niveau, weißt du, er ist ein Held, aber man kann ihn an Anfänger heranlassen, genau das ist das Tolle daran. Ich meine, wenn ich ihn mit einem Debütanten oder Anfänger sprechen höre, spricht er mit dem Anfänger auf die gleiche Weise, ein bisschen so, wie er mit seinen Freunden spricht, mit Morgan, Tall und allen anderen. Klar, ja, er ist einfach ein toller Mensch und ja, ich bin froh, ihn im Team zu haben. Ja, das glaube ich, das

glaube ich.

[01:10:47] **Gavin McClurg:** Martin, vielen Dank. Ich schätze deine Zeit wieder sehr. Es war schön, einige deiner Geschichten zu hören. Viel Erfolg mit dem Schweizer Team und viel Erfolg beim Wettkampf. Wir haben hier ziemlich schwieriges Wetter.

[01:10:58] **Martin Scheel:** Ja, viel Erfolg mit dem Wetter. Ich habe jetzt die Entscheidung für morgen getroffen.

[01:11:07] **Gavin McClurg:** na ja, ich wünsche dir viel Glück dabei, aber wir werden sowieso alle Spaß haben. Aber danke, Sir, danke, wenn

[01:11:17] Wenn du Cloud-based Mayhem wertschätzt, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher bewerten – egal, über welche Plattform du deinen Podcast hörst –, das hilft enorm, die Mundpropaganda zu verbreiten. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst darüber reden, wenn du auf dem Weg zur Arbeit mit deinen Freunden bist. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt und ich hoffe, dich in der nächsten Folge zu sehen. Tschüss, Tschüss. Sie verbraucht viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun oder du richtest einen Abonnement-Service ein, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus, wenn du also einen Dollar pro Folge zahlst, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr – also viel günstiger als ein Magazin-Abo.

[01:12:05] Und das macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen, die ich schon oft in der Show erwähnt habe, nicht tun. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht, und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder beeinflusst. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, also hoffe ich, ihr versteht das. Wenn ihr uns unterstützen wollt, geht auf cloudbasemayhem.com, dort findet ihr die Möglichkeiten. Ihr könnt es über patreon.com machen, oder über Cloudbase Mayhem, wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt. Ihr könnt das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugang zu all den Bonusmaterialien, den kleinen Videocasts, die wir machen, und den zusätzlichen kleinen Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Das wäre natürlich lebenslang gültig, und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloudbase Mayhem Merchandise gekauft haben – T-Shirts, Hüte oder irgendetwas – ihr solltet bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusmaterialien zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören, ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.