

MARTIN SCHEEL

TEAMCOACH AUS LEIDENSCHAFT

Text: Elisabeth Rauchenberger
Fotos: Martin Scheel

Hinter jedem starken Team steht ein starker Trainer. Die Schweizer Gleitschirmpiloten sammeln seit über einem Jahrzehnt Gold und Meistertitel. Zufall oder gezieltes Coaching gepaart mit Professionalität, guter Führung, Einfühlungsvermögen und Leidenschaft für die Sache? Elisabeth Rauchenberger hat diese einzigartige Erfolgsgeschichte unter die Lupe genommen und hat den Mann besucht, der im Hintergrund die Fäden zieht und mitverantwortlich für die großen Siege von Maurer, Hofer, Aebi & Co ist. Martin Scheel - Ein Mann, der seine Piloten zu Spitzenresultaten führt, wie kein anderer. Elisabeth war selbst jahrelang Mitglied der Schweizer Nationalmannschaft und durfte so wie viele andere ihre größten Erfolge unter der Führung von Martin Scheel feiern ...

Die Person

Martin wächst in problematischen Familienverhältnissen auf und flüchtet sich im zarten Alter von 13 Jahren in die Kletterei und das Bergsteigen. Heute behauptet er, dass sein Leben erst ab da angefangen hat, lebenswert zu werden. Er ist davon überzeugt, dass ihn die Liebe und die Leidenschaft zur Kletterei vor Schlimmem bewahrt hat. Mit Ach und Krach schließt er in Zürich seine Lehre als Elektroniker ab und gilt in der Kletterszene mehr als ein Jahrzehnt als einer der ganz Großen. Er ist ein Freidenker,

und so erstaunt es nicht, dass er neue Techniken etabliert. Hunderte von Erstbegehungen weltweit gehen auf sein Konto und er eröffnet neue Schwierigkeitsgrade. Die bekannteste Route in der Schweiz ist der Supertramp (1980, 8-). Zu dieser Zeit endet die Schwierigkeitsskala bei 6, wohlgemerkt. Im Klettergarten gelingen Martin später viele Routen bis zum 10. Schwierigkeitsgrad. Der Umstieg in die Gleitschirmfliegerei wird eingeleitet, als Helmut Walder von der heutigen Flugschule Wildschönau den bekannten Kletterer für PR Zwecke zu einem Gleit-

schirmkurs einlädt. Von da an wird das Klettern zweitrangig. Das Fliegen nimmt immer mehr Raum und Zeit im Leben des Dreißigjährigen ein. Die nächsten zehn Jahre ist Scheel als Konstrukteur, Test- und Wettkampfpilot bei Swing tätig. Nach dem Erfolgsschirm Zenith folgen unter anderem Modelle wie Prisma (1991), Axis (1992) und Minoa (1993). Alle Schirme aus der Scheel-Schmiede zeichnen sich durch Eigenständigkeit und technische Neuerungen aus. Im ersten Wettkampfsjahr 1990 gewinnt er auf Anhieb den 1. Swiss League Cup. Aber

schon damals merkt der heutige Trainer der Schweizer Liga durch eigene Erfahrung, dass gute nationale Ergebnisse keine Garantien für große internationale Erfolge sind. Bereits 1992 etabliert Scheel in der Schweiz das Jugendtrainings- und Nachwuchslager, das Junior Challenge, welches in vielen anderen Ländern Nachahmung gefunden hat, und setzt so einen ersten großen Grundstein für die Schweizer Erfolge. Seit 1995 ist Scheel Coach, Trainer und Fotograf der Schweizer Gleitschirm-Nationalmannschaft. Permanent amtierende Welt-

und Europameister, Gesamtweltcup- und Red Bull X-Alps Sieger zeichnen seine Coach- und Trainerjahre aus. Außerdem gelingt es dem Wahlbündner durch die aktive Medienarbeit den Schweizerischen Hängegleiterverband sowie immer mehr Sponsoren von der „Swiss League“ zu überzeugen. Die Schweizer Liga wird das professionellste Team weltweit. Seit 1998 leitet er die Werbeagentur azoom.ch, die auch für die grafische Umsetzung des Schweizerischen Verbandsmagazins Swiss Glider zuständig ist.





Martin beim Fotografieren
(Brückenspringen Solisbrücke)

INTERVIEW



Elisabeth Rauchenberger über dem
Segnesboden, Flims

Elisabeth Rauchenberger: *Martin, in Deiner mittlerweile bald 15-jährigen Trainerzeit, gab es sicherlich neben den Erfolgen auch schwierige Entscheidungen, oder?*

Martin Scheel: Ja, zum Beispiel die Selektion zur Weltmeisterschaft in Brasilien 2005. Dazu muss ich zur Erklärung ausholen: Wir konnten damals 5 Herren und 2 Damen entsenden. Bei den Herren sind die drei Erstplatzierten der Selektionsrangliste gemäß unserem Schweizer Reglement fix gesetzt. 2 Piloten, die Wildcards, werden von mir und einem Komitee bestimmt. Alex Hofer war damals amtierender Weltmeister. Innerhalb des Schweizer Teams war er aber nicht unter den fix gesetzten Piloten und hätte eine Wildcard benötigt,

um in Brasilien seinen Titel verteidigen zu können. Ich war von Alex's Verfassung, kurz vor der WM nicht überzeugt und entschied, anstelle des Titelverteidigers Steve Cox mitzunehmen. Ich beobachtete, dass Steve zwar selten zu den nationalen Wettkämpfen erschien, wenn er aber kam, ganz vorne mitflog. Als Trainer kennt man seine Piloten, verfolgt ihre Ergebnisse, studiert ihre momentane Phase und dann entscheidet man. In der Schweiz wirbelte diese Entscheidung viel Staub auf, und vor unserer Abreise nach Brasilien wurde sogar mein Rücktritt gefordert. Cox kam als gefeierter Weltmeister zurück und die Stimmen verstummten. Die zweite Wildcard gehörte übrigens Stefan Wyss, der sich die Bronzemedaille sicherte. Brasilien

war aus unserer Sicht die erfolgreichste Weltmeisterschaft. Die Schweizer Piloten sind ja für das Schnelle Fliegen bekannt. Im „langsamen“ Brasilien holten wir Teamgold, Gold und 2 x Bronze in der Einzelwertung, du holtest Dir ja neben Cox und Wyss die zweite Bronzemedaille (lacht).

Elisabeth Rauchenberger: *Und was war als Trainer die anspruchsvollste Zeit?*

Martin Scheel: Sicherlich der tragische Unfall von Stefan Schmocker während der Weltmeisterschaft in Mexiko 2009. Die Zeit in und nach Mexiko war für uns sehr einschneidend, und seit damals ist mir noch klarer, dass ich meinen Sinn im Leben abseits von Kommerz

und Hierarchien verwirklichen möchte. Das Wichtigste im Leben ist doch jeden Morgen mit Freude zu erwachen, motiviert zu arbeiten und hinter eigenen Entscheidungen stehen zu können. Wenn ich morgen sterbe, möchte ich sagen können, dass ich „es genossen habe“. Für mich definiert sich Lebensqualität aus Freiheit, Intensität, Neues realisieren und Qualität in der Umsetzung.

Elisabeth Rauchenberger: *Du weißt um die Gefahr im Wettkampfsport. Ist es da nicht manchmal schwierig, Coach einer Risikosportart zu sein?*

Martin Scheel: Ich selbst bin Individualsportler und stehe dazu. Ich bin davon überzeugt, dass

es in unserer Gesellschaft nicht mehr um das Überleben im eigentlichen Sinn geht, sondern um die Sinnfindung. Es gibt viele Charaktere,

fen. Risikosportarten, unter denen ich auch das Gleitschirm-Wettkampffliegen sehe, sind meiner Meinung nach das Beste was unserer

„
Ich bin davon überzeugt, dass es in unserer Gesellschaft nicht mehr um das Überleben im eigentlichen Sinn geht, sondern um die Sinnfindung.
“

die nicht der Masse hinterherlaufen wollen und können. All denen soll und muss Freiraum für die Ausübung ihrer Leidenschaft eingeräumt werden, anstatt diese Freiräume zu bekämp-

Gesellschaft geschehen kann. Diese Sportarten sind ein wichtiger Ausgleich, bei dem sich der Mensch verwirklichen kann, ohne andere zu gefährden. Nehmen wir ihm die Möglich-

keit, eine dieser Sportarten leidenschaftlich zu betreiben, besteht die Gefahr, dass er vielleicht drogensüchtig, gewalttätig oder selbstmordgefährdet wird.

Elisabeth Rauchenberger: Was glaubst Du ist Dein Erfolgsrezept für all die großen Erfolge?

Martin Scheel: Die meisten meiner Wettkampfpiloten sind Individualisten. Diesen Individualismus zu fördern, und gleichzeitig Teamgeist zu leben, das ist wahrscheinlich der Schlüssel zum Erfolg. Gegenseitiges akzeptieren und verstehen und trotzdem die Eigenständigkeit bewahren. Und last but not least – ich hab jeden einzelnen im Team gern.

Elisabeth Rauchenberger: Aber was „predigst“ Du Deinen Piloten? Wie führst Du sie an die Spitze?

Martin Scheel: Das Wichtigste beim Fliegen scheint mir, dass man frei von Druck ist. Nur so kann man unbeschwert Entscheidungen treffen. Bei 80 % der Wettkampfpiloten muss man im Wettkampf eher Druck wegnehmen. Die meisten sind ohnehin grenzenlos motiviert. Ich schreibe keinem meiner Piloten vor, welche Linie oder welche taktische Entscheide er zu treffen hat. Ich steh ja am Boden und der Pilot ist in der Luft und spürt selber besser was zu tun ist. Natürlich sprechen wir vor einem Lauf mögliche Routen durch. Wir schauen uns im Team die Karten an und zusammen mit den Wetterinformationen versuchen wir zu verstehen, was, wo, wie in der Luft zu erwarten ist. Wie es dann tatsächlich ist, und ob alternative

Routen und Taktiken geflogen werden müssen, das muss der Pilot in dem Moment ganz für sich alleine entscheiden. Deshalb halte ich auch nicht viel von der Funkerei. Ich gebe meist nur den Piloten, die in Führung sind und die niemanden vor sich haben ein paar Infos durch. Gut fliegen bedeutet für mich zentriert sein und nicht konzentriert. Der gegenwärtige Augenblick ist das was zählt. Das Ziel ist, dass du das Fliegen wie ein Adler so tief in dir spürst, dass du instinktiv das Richtige machst und nicht mehr überlegen musst.

Elisabeth Rauchenberger: Martin, Du bist ja der „Erfinder“ des Junior Challenge, das ja auch in der Folge von anderen Ländern übernommen wurde. Wie kam es dazu?

Martin Scheel: Ja das stimmt. 1992 habe ich die Idee „Junior Challenge“ realisiert. Michi Kobler war damals Ligachef. Bei uns sind maximal 20 Piloten zugelassen, die im Vorfeld gewisse Kriterien erfüllen müssen. Die Junior Challenge ist auch eine Vorselektion für die Liga. Nur bei einer so geringen Anzahl an Piloten, kann ich diese beobachten und ein wenig kennen lernen. Die Sieger der Schweizer Junior Challenge sind fast immer Weltklassepiloten geworden. Der erste Sieger 1992 war Martin Wäny, der ja einige internationale Erfolge feiern durfte. Danach folgten Piloten wie Peter Lüthi, Kaspar Henny, Steve Cox, Alex Hofer, Chrigel Maurer, Andi Aebi und bei den Damen Nicole Nussbaum, Karin Appenzeller, Anja Kroll und auch Du. Das ist eine lange Liste an erfolgreichen Piloten.

Elisabeth Rauchenberger: Siehst Du denn immer schon während des Junior Challenge, welcher Pilot ein Weltmeister wird?

„ Die meisten meiner Wettkampfpiloten sind Individualisten. Diesen Individualismus zu fördern, und gleichzeitig Teamgeist zu leben, das ist wahrscheinlich der Schlüssel zum Erfolg. „

Martin Scheel: Es ist sehr schwierig. Auf der Rangliste jedenfalls sieht man nur, wer konstant fliegt. Konstanz kann man antrainieren, das Genie nicht. Nehmen wir Alex Hofer als Beispiel. Er durchlief eine Durststrecke von sieben Jahren. Gott sei Dank ist Alex kein Typ, der schnell aufgibt. Wenn man den Piloten erklärt, dass solche Durststrecken normal sind, dann bleiben sie eher dabei und schaffen dann irgendwann den Durchbruch, vorausgesetzt natürlich sie haben das Genie in sich.

Elisabeth Rauchenberger: Neben den verschiedenen Wettkämpfen veranstaltest du aber auch Seminare, wie zum Beispiel zum Thema mentales Training. Was versprichst Du dir Davon?

Ben Hörburger vor den Vajolettürmen, Dolomiten.



Kari Eisenhut und Andy Aebi, Frühling in Teneriffa



Auflistung der größten Erfolge der Schweizer Piloten in den letzten 10 Jahren. Daneben gab es unzählige zweite und dritte Podestplätze und natürlich auch etliche Weltcup Siege.

ERFOLGE SEIT 2000

2000	Europameister	Kari Eisenhut
2002	Europameister	Alex Hofer
2003	Weltmeister	Alex Hofer
	Red Bull X-Alps	Káspy Henny
2004	Europameister	Chrigel Maurer
2005	Weltmeister	Steve Cox
	Red Bull X-Alps	Alex Hofer
	Gesamtweltcup Sieger	Chrigel Maurer
2006	Gesamtweltcup Sieger	Chrigel Maurer
	Gesamtweltcup Siegerin	Karin Appenzeller
2007	Red Bull X-Alps	Alex Hofer
	Gesamtweltcup Sieger	Chrigel Maurer
	Gesamtweltcup Siegerin	Anja Kroll
2008	Gesamtweltcup Sieger	Andi Aebi
	Gesamtweltcup Siegerin	Anja Kroll
2009	Weltmeister	Andi Aebi
	Red Bull X-Alps	Chrigel Maurer

Martin Scheel: Die mentale Verfassung eines Piloten ist der Schlüssel zum Erfolg. Ich versuche deshalb in unregelmäßigen Abständen in Form von Seminaren einen Impuls zu geben. Es gibt Leute, die brauchen das, andere weniger. Alex zum Beispiel ist gut auf Mentaltraining angesprochen, Chrigel andererseits braucht das nicht. Ich zeige ihnen nur ein Werkzeug, ob sie es verwenden oder nicht ist jedem selber überlassen. Jeder hat selber die Freiheit zu entscheiden, was gut für ihn ist und wie er seinen Weg gehen möchte. Ich bin ohnehin überzeugt, dass wir in unserer Gesellschaft mehr Selbstverantwortung brauchen, und ich versuche das meinen Piloten von Anfang an mitzugeben.

Elisabeth Rauchenberger: Wie bereitet ihr Euch in der Schweiz für die internationalen

Wettbewerbe vor?

Martin Scheel: Unser Liga-Cup umfasst viele fixe Daten aber ohne Ortsangaben. Seit der Gründung der Schweizer Liga ist es so, dass erst kurz vor dem Termin bestimmt wird, wo geflogen wird. Wir suchen uns das Gebiet aus, in dem wir voraussichtlich die besten Flugbedingungen zum Trainieren vorfinden. Dadurch reisen die Schweizer Wettkampfpiloten wenig umsonst und bleiben motiviert. Es ist nichts demotivierender, als ein Wochenende an einem Berg zu sitzen, um dann festzustellen, dass in einem anderen Gebiet geflogen wurde. Nach den Läufen werden Debriefings gemacht, denn nur so kann das Wissen der Toppiloten an die Newcomer weitergegeben werden. Eine Pyramide kann nur so hoch sein, wie ihre Basis breit ist. Schlussendlich trägt jeder Pilot im Team

zum Erfolg der Toppiloten bei. Nur der Erfolg eines Teamkollegen ermöglicht schlussendlich auch den eigenen Erfolg.

Elisabeth Rauchenberger: Martin, wie stehst Du zur Serienklasse?

Martin Scheel: Wir waren in der Schweiz schon immer Verfechter der offenen Klasse. Der Gleitschirm-Weltcup und die Weltmeisterschaften sollen auf höchstem Niveau durchgeführt werden. Das sind die Königsdisziplinen unseres Sports. Man kann ja auch keine Formel 1 mit Porsches fahren, das wäre lächerlich. Zudem würde es die Entwicklung enorm verlangsamen und eine Gefahr für die motivierten Streckenpiloten darstellen, da die Geräte zu sehr ausgereizt würden. Serienklasse funktioniert regional – aber nicht an einer WM. Ganz klar bin ich



Lobhörner, Grindelwald

WM Mexiko





Chrigel Maurer, Abendflug auf La Réunion

„*Der Gleitschirm-Weltcup und die Weltmeisterschaften sollen auf höchstem Niveau durchgeführt werden. Das sind die Königsdisziplinen unseres Sports. Man kann ja auch keine Formel 1 mit Porsches fahren, das wäre lächerlich.*“

”

übrigens gegen das Einführen einer zweiten Klasse. Da waren ja Diskussionen im Gange. „Soft“ und „Open“. Das würde unserem Sport sehr schaden. Ich bin auch dafür, dass beim PWC und bei den Weltmeisterschaften mit den gleichen Geräten geflogen wird.

Elisabeth Rauchenberger: Und die Gefahr?

Martin Scheel: Was ich für wirklich gefährlich halte ist ein heimtückisches Fluggerätes. Wenn es stabil und einfach ist bis es den normalen Flugzustand verlassen hat, dann aber nicht mehr zu kontrollieren ist ... Deswegen bin ich für gewisse Einschränkungen im Gleitschirmbau, wie z.B. das Definieren der minimalen Leinenlänge pro Streckung. Heute wird ja vor allem Leistung erzielt, indem immer größere Streckungen mit

immer weniger Leinen realisiert werden. Das führt zu zwei Problemen: Es entstehen einerseits riesige Löcher in der A-Leinenebene, in denen sich die Flügelenden verschlaufen (Verhänger), andererseits ist das Profil bei Problemen nur noch mangelhaft abgestützt.

Elisabeth Rauchenberger: Die Schweiz hat diesbezüglich Vorschläge an die CIVL gemacht ...

Martin Scheel: Ja. Wir haben vorgeschlagen, dass eben gewisse Einschränkungen im Gleitschirmbau erlassen werden oder ein neues Gütesiegel für den Wettkampf definiert wird. In der Subkommission wurden beide Vorschläge einstimmig angenommen. Wir werden also zwei Bereiche anpacken: Eine vereinfachte, aber für

den Wettkampf optimierte Homologation und das Einführen gewisser Einschränkungen im Gleitschirmbau. Als Chair der Arbeitsgruppe habe ich da eine schwierige und verantwortungsvolle Aufgabe übernommen.

Elisabeth Rauchenberger: Ist Fliegen Deines Erachtens gefährlich?

Martin Scheel: Da sage ich klar ja. Allerdings hängt das Risiko mehr mit dem Charakter des Piloten zusammen als mit dem Sport. Ich kann immer wieder beobachten, dass Piloten, die beim Fliegen hin und wieder Unfälle haben oder knapp an Unfällen vorbeischlittern, auch im Alltag immer wieder Unfälle haben. An dieser Tatsache ändert sich auch nichts, wenn wir nur noch mit 1-2er Schirme

fliegen würden. Der Umgang mit dem Risiko ist für mich ein zentrales Thema, das übrigens schon in der Junior Challenge angegangen wird. Meines Erachtens ist es wichtig, dass zuerst das Risiko überhaupt erkannt wird. Danach muss es analysiert werden: Ist es wirklich gefährlich oder empfinden wir es nur als Gefahr. Und zu guter Letzt müssen wir entscheiden, ob wir das Risiko eingehen wollen. Lohnt es sich überhaupt? Das Blödeste ist doch das tägliche, kaum bemerkte Eingehen von Gefahren. Wenn wir diesen Sport auf hohem Niveau betreiben wollen, bleibt aber bei jedem ein Restrisiko. Wir müssen uns entscheiden, ob es uns das wert ist. Wir gewinnen ein intensives Leben, wir können es aber auch verlieren ... ■

Kinder in Brasilien – Andy Aebi über Poggio Bustone (I) – Martin Scheel, Briefing (Foto Andy Länd) – Medaillen an der WM Brasilien (Stef Wyss, Steve Cox, Elisabeth Rauchenberger, Martin Scheel. Foto Andy Länd) – Brunnifirm am Oberalpstock. Rider Martin Webrant.

