



Martin Scheel

Teamcoach aus Le

Entraîneur



Andy Busslinger

Hinter jedem starken Team steht ein starker Trainer. Die Schweizer Gleitschirmpiloten sammeln seit Jahrzehnten Gold und Meistertitel. Zufall? Oder gezieltes Coaching, gepaart mit Professionalität, guter Führung, Einfühlungsvermögen und Leidenschaft für die Sache? Seit 20 Jahren sorgt Martin Scheel dafür, dass die Geschichte der Schweizer Gleitschirmliga eine Erfolgsgeschichte wurde. Martin zieht im Hintergrund die Fäden und ist mitverantwortlich für die Siege von Piloten wie Alex Hofer, Steve Cox, Andy Aebi, Chrigel Maurer & Co.

Derrière chaque équipe solide, il y a un entraîneur solide. Cela fait des années que les pilotes suisses récoltent médailles d'or et titres de champion. Un hasard? Ou un coaching ciblé, doublé de professionnalisme, d'une bonne gestion, de sensibilité et de passion pour ce qu'on fait? Depuis 20 ans, Martin Scheel fait de l'histoire de la ligue suisse de parapente une histoire à succès. C'est lui qui, en coulisse, tire les ficelles; c'est donc en partie à lui qu'on doit les victoires de pilotes comme Alex Hofer, Steve Cox, Andy Aebi, Chrigel Maurer & Co.



Elisabeth Rauchenberger* Martin Scheel



Martin Scheel 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 habe, lebenswert zu werden. Er ist davon überzeugt, dass ihn die Liebe und die Leidenschaft zur Kletterei vor Schlimmem bewahrt habe. 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 gelangen Martin später Routen bis zum 10. Schwierigkeitsgrad, und er gehört zu den Ersten, die den 9. Grad in längeren Wänden von unten, ohne vorheriges Abseilen und Anbringen der Sicherungspunkte erschliessen und damit einen neuen Stil des alpinen Sportkletterns definieren. Mit seiner Frau Christine lebt Martin seit 20 Jahren in der

Martin Scheel grandit dans des conditions familiales difficiles; dès l'âge de 13 ans, il trouve une échappatoire dans l'escalade et l'alpinisme. Aujourd'hui, il affirme que sa vie n'a valu la peine d'être vécue qu'à partir de ce moment-là. Il est persuadé que son amour et sa passion pour l'escalade l'ont préservé du pire. Il achève ensuite tant bien que mal sa formation d'électronicien à Zurich et pendant plus d'une décennie, il est considéré comme l'un des tout meilleurs dans le milieu de l'escalade. Libre-penseur, il a établi de nouvelles techniques. Il a ouvert des centaines de voies à travers le monde, ainsi que de nouveaux degrés de difficulté. En Suisse, la voie la plus connue est la Supertamp (1980, 8-); à cette époque, l'échelle de difficulté s'arrête à 6. Plus tard, Martin effectue des voies de degré 10 sur site d'escalade, et il est l'un des tous premiers à surmonter le degré de difficulté 9 sur des parois plus longues depuis le bas, sans être préalablement descendu en rappel pour fixer des sécurités – un nouveau style de l'escalade sportive en montagne. Martin vit depuis 20 ans dans les Grisons, sa région d'adoption, avec sa femme Christine. Ses enfants ont quitté le foyer familial et étudient l'informatique (Rafael) et l'histoire (Nora).

Identität par passion



Disentis: Martin Scheel im Gespräch mit MeteoSchweiz. Disentis: Martin Scheel en pleine conversation avec MétéoSuisse. | Wenige Stunden später entstand dieses Foto – nach Einschätzung von Martin eines seiner besten Gleitschirmfotos. Cette photo a été prise quelques heures plus tard – d'après Martin, l'une de ses plus belles photos de parapente.

Wahlheimat Graubünden, in Chur. Seine Kinder sind ausser Haus und studieren Informatik (Rafael) und Geschichte (Nora).

Die ersten Gleitschirme

Martins Urteil nach seinen ersten Flügen 1987: «Langweilig!» Der Umstieg in die Gleitschirmfliegerei wird erst eingeleitet, als Helmut Walder von der heutigen Flugschule Wildschönau (Tirol) den bekannten Kletterer für PR-Zwecke zu einem Gleitschirmkurs 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 Martin als Konstrukteur, Test- und Wettkampfpilot bei Swing (damals in Rehetobel AR) 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; am Minoa kam auch ein im unteren Nasenbereich konkaves Profil zur Anwendung, das heute als «Shark Nose» Karriere macht. Im ersten Wettkampfsaisonjahr 1990 gewinnt Martin auf Anhieb den ersten 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.

1992 etabliert Martin das Jugendtrainings- und Nachwuchslager, das heutige Newcomer Challenge, das in vielen anderen Ländern Nachahmung gefunden hat, und setzt so einen Grundstein für die Schweizer Erfolge. Seit 1995 ist Martin Coach, Trainer und Fotograf der Schweizer Gleitschirm-Nationalmannschaft. Permanent amtierende Welt- und Europameister, Gesamtweltcup- und X-Alps-Sieger zeichnen seine Coach- und Trainerjahre aus. Ausserdem gelingt es ihm, durch seine aktive Medienarbeit den SHV sowie viele Sponsoren von der Swiss League zu überzeugen. Die Schweizer Liga wird das professionellste Team weltweit.

Les premiers parapentes

Commentaire de Martin après ses premiers vols en 1987: «Quel ennui!» Jusqu'au jour où Helmut Walder, qui dirige aujourd'hui l'école de vol Wildschönau (Tyrol), invite le célèbre grimpeur à participer à un cours de parapente pour une campagne médiatique. Dès lors, l'escalade passe au second plan et le vol libre prend une place grandissante dans la vie du trentenaire. Martin passe les dix années suivantes comme constructeur, pilote d'essai et de compétition chez Swing (basée à l'époque à Rehetobel, AR). Après le succès de la Zenith, d'autres modèles suivent: Prisma (1991), Axis (1992) et Minoa (1993). Toutes les ailes issues de ses forges se caractérisent par une identité propre et des nouveautés techniques. Ainsi, le profil concave qui apparaît alors au niveau inférieur du bord d'attaque de la Minoa fait aujourd'hui carrière sous le nom de «shark nose». Dès sa première année de compétition, en 1990, Martin remporte la Swiss League Cup. Mais à l'époque, déjà, l'actuel entraîneur de la ligue suisse comprend que de bons résultats au niveau national ne garantissent pas de grands succès au niveau international.

En 1992, Martin met en place une structure pour l'entraînement et le soutien aux jeunes espoirs, devenu aujourd'hui le Newcomer Challenge, copié depuis dans de nombreux pays; les bases de nombreux succès suisses sont alors posées. Depuis 1995, Martin est le coach, l'entraîneur et le photographe de l'équipe de Suisse de parapente. Ses années à ce poste sont marquées par les succès ininterrompus de Champions du monde et d'Europe, de vainqueurs de la Coupe du monde et du X-Alps. De plus, son travail médiatique actif lui permet de convertir la FSVL et de nombreux sponsors à la Swiss League, qui devient l'équipe la plus professionnelle au monde.

Marketingfachmann

Im Jahr 2000 wird Martin zusätzlich zum Leiter der Swiss League auch Verantwortlicher für Marketing/PR beim SHV. Martin baute «Freeglide» auf, eine Vereinigung aktiver Flugschulen. Ein Werbespot im SRF, der Auftritt an der Expo02 und der Stopp des Abwärtstrends in der Mitgliederentwicklung waren die Highlights der gemeinsamen Arbeit mit den Flugschulen. Wegen der zu grossen Doppelbelastung (zweimal mehr als 50%) musste Martin den Job Marketing/PR wieder aufgeben, verstärkte fortan aber das Engagement in der eigenen Werbeagentur azoom.ch, zu deren grössten Kunden der SHV, die Bergbahnen Disentis und Graubünden Ferien gehören. Eher zufällig rutschte Martin in einen weiteren wichtigen Zweig des Hängegleitens: Meteo. So kam es, dass unter Martins Leitung das «Meteo Spezial» als Jubiläumsheft des SHV publiziert wurde und eine umfangreiche Meteowebsite für die Mitglieder entstand.

« Das Planen von Free-Skitouring- und Berg & Fly-Abenteuern ist dasselbe wie Tasksetting: Man muss die Faktoren Wetter, Bedingungen und Gruppe optimal zusammensetzen.»

Free Skitouring und Berg & Fly

Martin wäre nicht Martin, würde er nicht nach neuen sportlichen Herausforderungen suchen. Martin sagt dem «altersgerecht»: Mit beinahe 50 beginnt er mit Ausdauersport, Extremskifahren und Berg & Fly – anspruchsvolle Bergtouren mit dem Leichtschild auf dem Rücken. Was ist Martins Motivation, diese nicht gefahrlosen Sportarten zu erlernen und auf hohem Niveau auszuüben? «Es reizt mich, Sportarten zu betreiben, bei denen das Risikomanagement ein substanzieller Teil ist. Zusammen mit der sportlichen Leistung entsteht ein lang anhaltendes Flow. Und natürlich ist mir das Sein in den Bergen und der Natur wichtig! Mit den Ski- und Bergtouren bin ich sozusagen «back to the roots» – da, wo ich mit 13 Jahren begonnen habe.»

Organisator des Weltcups Disentis

Im September 2010 suchte die Liga einen Austragungsort für das Swiss-League-Finale; in Disentis wurden die 40 Piloten auf 2500 m transportiert. Nach diesem erfolgreichen Einstieg wurde hier jedes Jahr ein internationaler Event organisiert, zwei SM, Belgian Open, Vorweltcup und diese Saison ein Weltcup – der erste in der Schweiz seit acht Jahren. Auch wenn Martin auf sehr, sehr viele motivierte Helfer zählen kann, so laufen doch alle Fäden bei ihm zusammen. Martin: «Viele geniessen es, eine Woche an einem gut organisierten und aufgestellten Event im Einsatz zu sein, ohne Dutzende von OK-Sitzungen bestreiten zu müssen.» Hintergrund für dieses zum grossen Teil freiwillige Engagement ist einerseits die Liebe zu Graubünden, aber auch das Ziel, die Schweizer Szene mit internationalen Events zu stärken.

Erste Begehung der «Vuelo a ciegas» im Winter 85/86, der ersten 8b Spaniens. Première conquête de la «Vuelo a ciegas», la première 8b d'Espagne, au cours de l'hiver 85/86. Testpilot bei Swing. [Pilote d'essai pour Swing.](#)

Spécialiste du marketing

En 2000, en plus de la direction de la Swiss League, Martin devient aussi responsable marketing/PR au sein de la FSVL. Il développe alors «Freeglide», une association d'écoles de vol actives. Cette coopération porte ses fruits, avec en particulier un spot publicitaire pour la télé suisse-alsacienne, un stand à l'Expo02 et un coup d'arrêt à la tendance à la baisse du nombre de membres. Mais cette double casquette (deux engagements à plus de 50%) devient trop exigeante: Martin arrête le marketing/PR pour mieux se consacrer à sa propre agence, azoom.ch, dont les clients principaux sont la FSVL, les remontées mécaniques de Disentis et l'office de tourisme des Grisons. C'est plutôt par hasard que Martin aborde une autre branche importante du vol libre: la météo. Ainsi, c'est lui qui a élaboré le numéro Spécial météo du jubilé de la FSVL, et il est aussi à l'origine du nouveau site Web météo pour les membres.

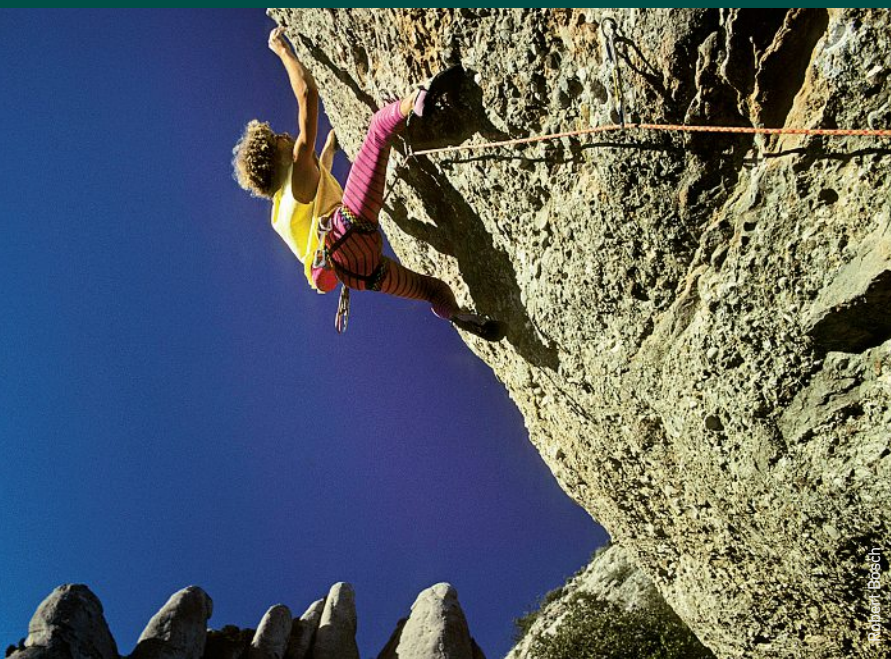
« Planifier des sorties free-touring à ski et montagne & vol, c'est comme le tasksetting: il faut assembler les facteurs météo, conditions et groupe de manière optimale.»

Free-touring à ski, montagne & vol

Martin ne serait pas Martin s'il ne cherchait pas de nouveaux défis sportifs à relever. Pour lui, c'est «une question d'âge»: à près de 50 ans, il débute le sport d'endurance, le ski extrême et associe montagne & vol – des randonnées exigeantes en montagnes avec un parapente léger sur les épaules. Qu'est-ce qui le motive à se lancer dans ces activités à risque et à les pratiquer à un haut niveau? «J'aime les activités sportives qui exigent une grande part de gestion du risque. Avec la performance sportive, on obtient un flux sur le long terme. Ce qui m'importe aussi, bien sûr, c'est d'être dans les montagnes, dans la nature! Les randonnées à ski et en montagne, c'est un retour aux sources – là où j'ai débuté quand j'avais 13 ans.»

L'organisateur de la Coupe du monde de Disentis

En septembre 2010, la ligue cherche un site pour la finale de la Swiss League; à Disentis, 40 pilotes sont ainsi déposés à 2500 m. Depuis cette entame réussie, un événement international y a lieu chaque année, avec deux CS, un Belgian Open, une pré-Coupe du monde et même une Coupe du monde, cette saison – la première en Suisse depuis huit ans. Si Martin peut compter sur un très grand nombre d'aides particulièrement motivés, c'est quand même lui qui tire les ficelles: «De nombreuses personnes apprécient de s'engager pendant une semaine pour un événement bien organisé, dans la bonne humeur, sans avoir à participer à des dizaines de réunions du CO.» Derrière cet engagement important et en grande partie bénévole, il y a d'une part son amour pour les Grisons, mais aussi un objectif: renforcer la scène suisse par le biais d'événements internationaux.



die im Vorfeld gewisse Kriterien erfüllen müssen. Nur bei einer so geringen Anzahl an Piloten kann ich diese beobachten und ein wenig kennen lernen. Die Sieger des Newcomer 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, Andy Aebi und bei den Damen Nicole Nussbaum, Karin Appenzeller, Anja Kroll und auch du.

Neben den verschiedenen Wettkämpfen veranstaltest du auch Seminare, zum Beispiel zum Thema mentales Training. Was versprichst du dir davon?

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. 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.

Wie bereitet ihr euch für internationale Wettbewerbe vor?

Unser Liga-Cup umfasst viele fixe Daten, aber ohne Ortsangaben. Wir suchen uns das Gebiet aus, in dem wir voraussichtlich die besten Flugbedingungen zum Trainieren vorfinden. Dadurch reisen die 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 Topiloten 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 Topiloten bei. Nur der Erfolg eines Teamkollegen ermöglicht letztlich auch den eigenen Erfolg.

Martin, wie stehst du zur Competition Class?

Sicherheitstechnisch hat sich die Competition Class einigermaßen bewährt. Jedenfalls erhalten die Piloten heute nicht mehr Prototypen, sondern getestete Modelle. Das Problem bei der Competition Class ist aber, dass es eine Serienklasse ist. Jede Serienklasse bringt für den Wettkampf grosse Nachteile. Das Nachmessen der Modelle ist ein untergeordnetes Problem, das sich einpegeln wird. Das wirkliche Problem ist der Effekt, den die hohen Kosten der Homologation nach sich ziehen: Nur noch wenige Hersteller sind aktiv im Wettkampf dabei, Extragrössen sind verschwunden, und die Piloten sind gezwungen, die Marke zu wechseln, je nachdem, welches Modell gerade ein wenig besser geht. Zudem haben nun alle Piloten dieselbe Leistung in den Händen – sodass die Resultate in nichtalpinen Regionen oft fast zufällig zustande kommen. Hier muss ich etwas ausholen: Wettbewerbe in diesen Regionen zu gewinnen, braucht immer auch ein wenig Glück.

un peu. Ceux qui ont remporté le Newcomer Challenge sont presque tous devenus des pilotes de classe mondiale. Le premier fut Martin Wäny, en 1992. Ensuite, il y a eu des pilotes comme Peter Lüthi, Kaspar Henny, Steve Cox, Alex Hofer, Chrigel Maurer et Andy Aebi, et chez les dames Nicole Nussbaum, Karin Appenzeller, Anja Kroll et toi, aussi.

En plus de diverses compétitions, tu organises aussi des séminaires sur la préparation mentale. À quoi t'attends-tu, dans ce domaine?

L'état mental d'un pilote, c'est la clé du succès. Je cherche donc à donner une impulsion par le biais de quelques séminaires. Il y a des gens qui en ont besoin, d'autres moins. Je présente un outil. Ensuite, chacun choisit de l'utiliser ou non. Chacun est libre de décider ce qui est bon pour lui; chacun suit sa voie à sa manière.

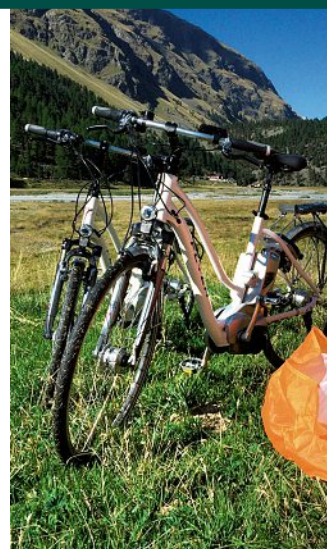
Comment vous préparez-vous aux compétitions internationales?

La Coupe de la ligue comprend de nombreuses dates fixes, mais aucune indication de lieu. Nous choisissons le site où les conditions devraient être les meilleures. Ainsi, les pilotes se déplacent rarement pour rien et restent motivés. Rien n'est plus décourageant que de passer le weekend assis sur une montagne pour finalement se rendre compte que ça volait sur un autre site. Après les manches, on procède à un débriefing, car c'est le seul moyen de transmettre le savoir-faire des meilleurs pilotes aux newcomers. Une pyramide ne peut être qu'aussi haute que sa base est large. En fin de compte, chaque pilote du team contribue au succès des meilleurs pilotes. Seul le succès d'un membre de l'équipe permet finalement d'avoir soi-même du succès.

Martin, que penses-tu de la Competition class?

Du point de vue de la sécurité, la Competition class a à peu près fait ses preuves. En tout cas, les pilotes ne volent plus avec des prototypes, mais avec des ailes testées. Le problème de la Competition class, c'est que c'est une classe de série. Toute classe de série a de gros inconvénients en termes de compétition. Le fait qu'il faille remesurer les modèles est un problème secondaire qui va finir par s'estomper. Le véritable problème, c'est l'effet que vont engendrer les coûts élevés de l'homologation: il n'y a plus que quelques constructeurs sur la scène de la compétition, les tailles spéciales ont disparu et les pilotes sont obligés de changer de marque selon le modèle qui semble soudain un peu plus performant. Par ailleurs, tous les pilotes ont les mêmes performances entre les mains et dans les régions non montagneuses, les résultats sont presque le fruit du hasard. Je m'explique: remporter une compétition dans ces régions nécessite toujours un peu de chance. Mais avant, il y avait une présélection, seuls les 20 meilleurs pilotes obtenaient les meilleures ailes. D'un point de vue sportif, ce n'était pas plus mal qu'aujourd'hui; il fallait d'abord faire ses preuves. Mais le top 20 était alors composé de héros connus, il y avait les stars et les étoiles

Gianreto Meier, ein idealer Partner für haarsträubendes Gelände (Bifertenstock). Gianreto Meier, un partenaire idéal pour les terrains qui donnent la chair de poule (Bifertenstock). | Um 3 Uhr in Chur gestartet, über den Biancograt auf die Bernina ... Départ de Coire à 3 h, direction la Bernina via la crête de Biancograt ... | ... und um 15 Uhr Landung bei den Bikes im Val Roseg. ... puis atterrissage à 15 h dans le Val Roseg, près des VTT.



Früher gab es eine Vorauswahl, nur die Top 20 hatten die besten Geräte. Aus sportlicher Sicht war das nicht viel schlechter als heute; man musste sich den Status ja zuerst erarbeiten. Die Top 20 waren dann aber bekannte Helden, es gab Stars und Sternchen, die von Herstellern und Sponsoren unterstützt und in der Szene und den Medien bekannt wurden. Heute gibt's keine Helden mehr bzw. einer der wenigen Namen der Szene ist Chrigel – er baut seinen Status jedoch auf mehreren Disziplinen auf, unter anderem dem X-Alps.

Gäbe es eine Alternative zur Competition Class?

Kaum. Es ist der Zeitgeist, dass alles geregelt und sicher sein muss. Wir müssen aber höchst achtsam sein, dass der Wert des Gleitschirm-Wettbewerbs nicht zerfällt. Ich denke da an die verschiedenen Klassen: In einer nichtolympischen Randsportart hat es keinen Platz für Unterkategorien. Optimal wäre auch ein Wettbewerbssystem, das verständlich kommuniziert werden kann. SM, Weltcup und EM/WM. Plus Streckenrekorde. That's it, mehr kann einem nichtfliegenden Medienkonsumenten nicht begreiflich kommuniziert werden. Unterkategorien wie die Sportklasse oder auch die Fun & Safety Class im CCC sind gut für die Motivation von Piloten, die keine Hochleister fliegen wollen – sie stiften aber Verwirrung und schaden deswegen dem Sport, wenn man versucht, diese Resultate medial mehr als regional zu nutzen.

Ist Fliegen deines Erachtens gefährlich?

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 Zwischenfälle haben, auch im Alltag solche haben. An dieser Tatsache ändert sich auch nichts, wenn wir nur noch mit EN-B-Modellen fliegen würden. Der Umgang mit dem Risiko ist für mich ein zentrales Thema, das übrigens schon im Newcomer Challenge thematisiert wird. Meines Erachtens ist es wichtig, dass das Risiko zuerst 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.

Interview: Elisabeth Rauchenberger

montantes, soutenues par les constructeurs et les sponsors, se faisant un nom dans le milieu et les médias. Aujourd'hui, il n'y a plus de héros, ou plutôt si, Chrigel, l'un des rares – mais sa réputation s'appuie sur plusieurs disciplines, dont le X-Alps.

Quelle alternative à la Competition class?

Sans doute aucune. C'est l'esprit de l'époque, tout doit être réglementé, sûr. Mais nous devons être particulièrement attentifs à ce que la valeur de la compétition en parapente ne s'effondre pas. Je pense aux différentes classes, en l'occurrence: les sous-catégories n'ont pas leur place dans un sport marginal et non olympique. L'idéal serait un système de compétition qui permette une communication compréhensible. CS, Coupe du monde et CE/CM. Plus les records de distance. C'est tout! Lorsqu'on s'adresse à quelqu'un qui ne vole pas, dans les médias, il est impossible de communiquer plus en restant compréhensible. Si les sous-catégories comme la classe Sport ou la classe Fun & Safety, en CCC, permettent de motiver les pilotes qui ne veulent pas voler avec une aile haute performance, elles sont source de confusion et font du tort à notre sport dès lors qu'on utilise ces résultats au-delà du niveau régional.

Voler, c'est dangereux, à ton avis?

Ma réponse est claire: oui. Mais le risque est plus lié au caractère du pilote qu'au sport lui-même. J'observe régulièrement que les pilotes à qui il arrive parfois un incident, en vol, en vivent aussi au quotidien. C'est un fait, et si nous ne volions plus qu'avec des ailes EN B, ça n'y changerait rien. La gestion du risque est un sujet essentiel, pour moi, que nous abordons d'ailleurs dès le Newcomer Challenge. De mon point de vue, il faut d'abord reconnaître le risque. Ensuite, il doit être analysé: est-ce vraiment dangereux, ou est-ce que nous considérons cela comme un danger? Pour finir, c'est à nous de décider si nous voulons prendre ce risque. Est-ce que ça en vaut la peine? Le plus bête, c'est quand même les risques que nous prenons au quotidien sans même nous en rendre compte. Quand on pratique ce sport à haut niveau, il y a un risque résiduel. Chacun décide pour lui-même si ça en vaut la peine. Nous y gagnons une vie plus intense, mais nous pouvons aussi la perdre.

Interview: Elisabeth Rauchenberger

* Elisabeth Rauchenberger lebte in Interlaken und heute in Bayern, besuchte den Newcomer Challenge 1998 und war von 2001 bis 2005 Mitglied der Schweizer Nationalmannschaft. Schweizermeisterin 2004 und viele Podestplätze an EM/WM und PWC zeichnen ihre Karriere aus. * Elisabeth Rauchenberger, qui a vécu à Interlaken, vit aujourd'hui en Bavière. Elle a participé au Newcomer Challenge en 1998 et a fait partie de l'équipe nationale de Suisse de 2001 à 2005. Sa carrière fut marquée par un titre de Championne de Suisse en 2004 et de nombreuses places sur le podium lors de CE/CM et PWC.

Fotoshooting für Swing in der Türkei. Séance photos pour Swing en Turquie. | Freeride-Shooting in Disentis. Shooting de freeride à Disentis.



25 Jahre Schweizer Gleitschirmliga

La ligue de parapente a 25 ans

Im Juli 1989 hätte die erste Gleitschirm-WM in Kössen (A) stattfinden sollen; sie wurde jedoch wegen schlechtem Wetter nach nur einem Lauf annulliert. Erst zwei Wochen vor dieser WM wurde ich angefragt, ob ich als Teamchef figurieren könnte. Der damalige SHV-Vorstand Reini Scherrer stellte ein Nationalteam zusammen. Drei Damen: Fabienne Schwarz-Lachat, Chantale Wenger, Irene Lötscher. Und neun Herren: Die Westschweizer Claude Amman, Robert Graham, Vincent Marclay, Sebastian Bourquin, Roger Oehler und Gerald Maret (Europameister 1988) sowie die Deutschschweizer Martin Sigel, Urs Lötscher, Helmi Brandstetter und Felix Baumann. Die Romands stellten damals die stärkeren Wettkampfpiloten als die Deutschschweizer.

Bereits während der WM stellten wir fest, dass in solch einem Team ohne Vorbereitung keine guten Resultate erzielt werden können. Mit der Hilfe von Pascal Balet und Jörg Dickenmann wollten wir deshalb im Rahmen des SHV eine Gleitschirmliga gründen. Noch im September versuchte ich, den Vorschlag durchzubringen. Nach einigen Widerständen wollte ich bereits das Handtuch werfen, als ich glücklicherweise vom damaligen SHV-Geschäftsführer Dany Bazell doch noch grünes Licht bekam. Nun musste ein Konzept ausgearbeitet werden, wie diese Liga aussehen soll. Wir werteten alle Ranglisten von 1989 minutiös aus und stellten eine möglichst faire Liste zukünftiger Ligapiloten und -pilotinnen zusammen. Schliesslich wurden 35 Piloten angefragt, ob sie Zeit fänden und Lust verspürten, bei uns mitzufliegen. Ich erhielt nur zwei Absagen, von Claude Amman und Philipp Bernard. Somit rutschten zwei weitere Piloten auf der Liste nach, Andy Hediger und Martin Scheel. Interessant: Nach dem ersten Ligajahr standen genau diese beiden Piloten zuoberst auf der Ligarangliste.

Im Dezember 1989 fand in Olten das erste Treffen mit den Gründungsmitgliedern statt. Im Januar wurden alle Ligapiloten zu einem ersten Meeting in Kirchberg BE eingeladen, bei dem wir unsere Pläne dargelegten – z. B. die Ligafliegen.

Wettkampf damals

Wie wurde vor 25 Jahren ein Wettbewerb gewertet? Neben der normalen Pilotenausrüstung gehörte auch eine Databack-Kamera dazu;

Le premier CM de parapente aurait du avoir lieu en juillet 1989 à Kössen (A). Mais après une manche, il a été annulé à cause du mauvais temps. Deux semaines à peine avant ce CM, on m'avait demandé si je pouvais faire office de chef d'équipe. Reini Scherrer, membre du comité directeur de la FSVL, a constitué une équipe nationale. Trois femmes: Fabienne Schwarz-Lachat, Chantal Wenger et Irene Lötscher. Neuf hommes: les Romands Claude Amman, Robert Graham, Vincent Marclay, Sebastian Bourquin, Roger Oehler et Gerald Maret (Champion d'Europe 1988) et les Suisses alémaniques Martin Sigel, Urs Lötscher Helmi Brandstetter et Felix Baumann. À l'époque, les Romands étaient de meilleurs compétiteurs que les Suisses alémaniques.

Lors de ce championnat, nous avons constaté qu'une telle équipe ne pouvait pas obtenir de bons résultats sans préparation. Avec l'aide de Pascal Balet et de Jörg Dickenmann, nous avons donc voulu créer une ligue de parapente au sein de la FSVL. Je tentai de concrétiser cette idée dès le mois de septembre. Opposé à une certaine résistance, j'étais sur le point de jeter l'éponge quand j'ai finalement obtenu le feu vert du directeur de la FSVL, Dany Bazell. Il a alors fallu élaborer un concept pour constituer cette ligue. Nous avons évalué tous les classements de 1989 avec minutie avant d'établir une liste de futurs pilotes de la ligue qui soit la plus juste possible. 35 pilotes ont été sollicités; je leur ai demandé s'ils avaient le temps et l'envie, et seuls deux pilotes ont décliné, Claude Amman et Philippe Bernard. Deux autres pilotes ont donc intégré la liste, Andy Hediger et Martin Scheel. Ce qui est intéressant, c'est qu'après un an d'activité, ce sont précisément ces deux pilotes qui se sont retrouvés en haut du classement de la ligue.

La première réunion des membres fondateurs a eu lieu en décembre 1989 à Olten. En janvier, tous les pilotes de la ligue ont été invités à un premier meeting à Kirchberg (BE), où nous leur avons présenté nos projets – le vol de la ligue, par exemple.

La compétition à l'époque

Comment évaluait-on une compétition, il y a 25 ans? En plus de l'équipement habituel du pilote, il fallait emporter un appareil photo; les balises devaient être photographiées depuis le bon secteur FAI.

Gründungsmitglieder der Gleitschirmliga an ihrem ersten Treffen in Olten, 18. Dezember 1989. Von links: Daniel Widmer, SHV-Mitarbeiter Sport, Gastpilot, Liga-Administrator. Roger Oehler, Regionalleiter Jura/Tessin. Chantal Wenger, Westschweiz. Urs Lötscher, Zentralschweiz. Jörg Dickenmann, Berner Mittelland. Yves Boss, Ligachef. Felix Baumann, Ostschweiz. Reini Scherrer, SHV-Vorstand Sport. Robert Graham, Konstrukteur Advance. Auf dem Foto fehlt: Urs Haari, Berner Oberland. Les membres fondateurs de la ligue lors de leur première réunion à Olten, le 18 décembre 1989. De g. à d.: Daniel Widmer, responsable FSVL sport, pilote invité, administrateur de la ligue. Roger Oehler, responsable régional pour le Jura et le Tessin. Chantal Wenger, Romandie. Urs Lötscher, Suisse centrale. Jörg Dickenmann, Mittelland bernois. Yves Boss, chef de la ligue. Felix Baumann, Suisse orientale. Reini Scherrer, membre du comité FSVL, responsable sport. Robert Graham, constructeur Advance. Absent sur la photo: Urs Haari, Oberland bernois.



die Bojen mussten aus dem richtigen FAI-Sektor fotografiert werden. Für die Liga war deshalb auch ein mobiles Fotolabor erforderlich. Zum Glück konnte uns Ligapilot Alfons Beyeler Schwarzweissfilme zu günstigen Konditionen von Ilford liefern. Nach dem Lauf entwickelte ein Team von Ligapiloten jeweils möglichst schnell die Filme und wertete sie aus, um eine Rangliste zu erstellen.

Das allererste Ligafliegen fand am 12./13. März 1990 am Monte Lema und an der Cimetta statt – auf die Minute zeitgleich gewonnen von Martin Scheel, Bruno Britschgi und Roger Oehler. Im ersten Jahr konnten, inklusive Wettbewerbe, 18 Ligadurchgänge gewertet werden. 1991 wurden in Digne (F) die Weltmeisterschaften durchgeführt – diesmal unter idealen Bedingungen. Unser Team wurde nach harten Qualifikationen wie folgt selektioniert: Silvia Siegrist, Ueli «Blätz» Bohren, Robert Graham, Mario «Kiwi» Enzler, Röbi Hefti, Innerk Ehlers und Urs Haari. Reserve: Andy Hediger, Eric Vonlanthen und Hausi Bollinger. Innerk brach sich im Training das Bein; unmittelbar danach rief mich Andy an, dass er alles Nötige unternahme, an dieser WM teilzunehmen. Resultat? Vor dem letzten Finallauf lag das Schweizer Team auf dem dritten Platz, doch am Schluss konnten wir durch unsere hervorragende Platzierung doch noch die Team-Goldmedaille gewinnen. In der Einzelwertung gewann Andy Hediger Silber, Urs Haari Bronze und Robert Graham erreichte Rang 5. Für mich war diese WM ein sportlicher Höhenflug.

1990/91 leitete ich die Liga. 1992 übernahm Michi Kobler, 1993/94 Urs Dubach. 1995 Martin Scheel. Und er ist es, der auch heute, nach 20 Jahren, immer noch im Amt ist. Unter seiner Leitung konnte die Liga unzählige Erfolge verzeichnen! WM-Nationenwertung insgesamt bis heute: 4-mal Gold, 5-mal Silber und 4-mal Bronze.

Yves Boss

C'est pourquoi la ligue nécessitait aussi un labo photo mobile. Heureusement, Alfons Beyeler, pilote de la ligue, a pu nous procurer des pellicules en noir et blanc d'Ilford à des prix intéressants. Après chaque manche, une équipe de pilotes développait les photos le plus vite possible puis les évaluait afin d'établir un classement.

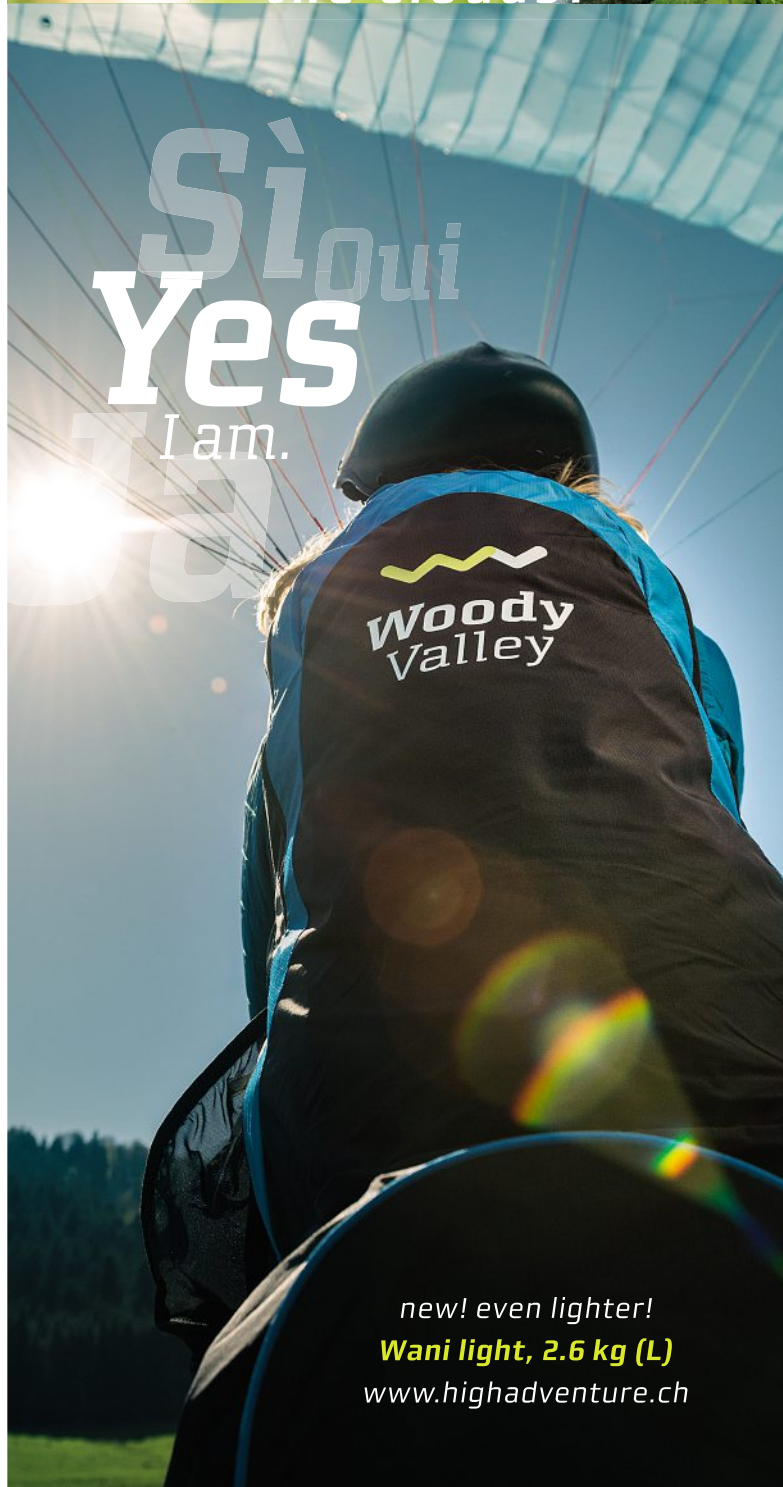
Le tout premier vol de la ligue a eu lieu au Monte Lema et à la Cimetta les 12 et 13 mars 1990. Martin Scheel, Bruno Britschgi et Roger Oehler l'ont alors emporté, finissant dans le même temps, à la minute près. La première année, nous avons évalué 18 manches, compétitions incluses. En 1991, les Championnats du monde ont eu lieu à Digne (F) – dans des conditions idéales, cette fois. Après des qualifications sévères, notre équipe se composait des pilotes suivants: Silvia Siegrist, Ueli «Blätz» Bohren, Robert Graham, Mario «Kiwi» Enzler, Röbi Hefti, Innerk Ehlers et Urs Haari. Réservistes: Andy Hediger, Eric Vonlanthen et Hausi Bollinger. Lors d'un entraînement, Innerk sa cassa la jambe. Peu après, Andy m'appela pour m'annoncer qu'il faisait tout son possible afin de pouvoir participer à ce CM. Résultat: avant la dernière manche, l'équipe de Suisse se trouvait à la 3e place, et finalement, grâce à nos excellentes places, nous avons remporté le titre par équipe. Au classement individuel, Andy Hediger remporta l'argent, Urs Haari le bronze et Robert Graham finit à la 5e place. Pour moi, ce CM fut une véritable apothéose.

Je dirigeai la ligue en 1990/91. Michi Kobler prit ma succession en 1992, puis se fut le tour d'Urs Dubach en 1993/94. Martin Scheel devint chef de la ligue en 1995. Et aujourd'hui, 20 ans après, c'est toujours lui qui la dirige. Sous sa direction, la ligue a remporté d'innombrables succès! Résultats au classement des nations des CM à ce jour: 4 x l'or, 5 x l'argent et 4 x le bronze.

Yves Boss



ARE YOU
ready
to touch
the clouds?



Si oui
Yes
I am.

new! even lighter!
Wani light, 2.6 kg (L)
www.highadventure.ch