

Corona-Coaching

Podz-Glidz 25 — Thomas Theurillat

Published	2020-03-27
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/corona-coaching-thomas-theurillat-podz-glidz-25
Duration	01:00:40
Speakers	Lucian Haas, Thomas Theurillat
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0025-corona-coaching-thomas-theurillat.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	51 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	3
English	17
Show notes	17
Transcript	18
Français	30
Show notes	30
Transcript	31

Deutsch

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

Show notes

In der Corona-Krise können Tugenden eines Gleitschirmpiloten weiterhelfen. Ein Gespräch mit dem Psychologen Thomas Theurillat. Nicht nur über Corona.

Der Schweizer Thomas Theurillat hat sich in der Gleitschirmszene einen Namen gemacht, als er 2009 bei Chrigel Maurers erstem X-Alps-Sieg die Rolle eines Supporters ganz neu definierte. Er war nicht nur Fahrer, Koch, Wasserträger, Organisator, etc... Gerade schon in der Vorbereitung war er auch Chrigels psychologischer Coach, der ihm half, die Ziele für das Rennen im Kopf in systematisch umsetzbare Aufgaben runterzuberechnen.

Seither ist Chrigel der Dominator aller X-Alps-Rennen, und Thomas steht im Ruf, eine Art Mental-Magier nicht nur für Spitzenleistungen im Gleitschirmsport zu sein. Mit seiner Firma One Day in Interlaken hilft er heute auch anderen Sportlern, Unternehmen und Privatpersonen dabei, die Machbarkeit ihrer Visionen zu erkennen.

Als ich Thomas Theurillat erstmals als Gesprächspartner für eine Folge von Podz-Glidz anfragte, hatte ich noch die Vorstellung, mir von ihm einiges an Hintergrund und Anekdoten aus seinen X-Alps-Abenteuern mit Chrigel erzählen zu lassen. Doch dann kam das neue Corona-Virus und groundete auch die Gleitschirmwelt. So entstand spontan und gemeinsam die Idee, den Fokus dieses Podcasts neu auszurichten. Denn die Corona-Krise mit all ihren Folgen ist eine Herausforderung für jeden. Und ein Mental-Coach kann da mit passenden Fragen Anregungen liefern, um besser durch diese Zeit zu kommen.

Natürlich dreht sich das Gespräch auch ums Gleitschirmfliegen, und das nicht zu knapp. So erzählt Thomas, warum gerade manche typischen Tugenden und Erfahrungen eines Piloten jetzt so wertvoll sind. Es geht unter anderem darum, was das Durchstehen der Corona-Zeiten mit einem Flug über unlandbarem Gelände zu tun hat, und wie man da seine Zuversicht behält. Und freilich kommen dabei auch Erkenntnisse zur Sprache, die Thomas in seiner Zeit als X-Alps-Supporter zusammen mit Chrigel Maurer gewonnen hat.

Wenn Du Podz-Glidz und den Blog Lu-Glidz fördern möchtest, so findest Du alle zugehörigen Infos unter:

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

Musik dieser Folge:

Wanderlust by Nomyn <https://soundcloud.com/nomyn>

Creative Commons — Attribution 3.0 Unported — CC BY 3.0

Free Download / Stream: <https://bit.ly/wanderlust-nomyn>

In der Corona-Krise können uns die Tugenden eines Gleitschirmpiloten weiterhelfen. Ein Gespräch mit dem Performance-Coach Thomas Theurillat. Nicht nur über Corona

Die Folgen der Corona-Pandemie stellt viele Menschen vor neue Herausforderungen. Unter anderem erlebe auch ich als freier Journalist schon Auftragsrückgänge. Noch ist das nicht dramatisch. Aber umso wichtiger ist es mir zu erwähnen, dass ich die Inhalte meines Blogs Lu-Glidz und den Podcast Podz-Glidz zwar frei zur Verfügung stelle, aber nicht grundsätzlich verschenke.

Links:

- www.oneday.ch: <http://www.oneday.ch/>

- Youtube-Video: <https://www.youtube.com/watch?v=TVsFpPheVb8>
- DHV-Info (pdf): https://chrigelmaurer.ch/wp-content/uploads/2017/01/DHV188_018_020_theurillat.pdf
- Extreme Teamwork (pdf): <https://www.oneday.ch/downloads/extreme-teamwork-maurer-en.pdf>

Quelle: <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/03/podz-glidz-25-corona-coaching.html>

Transcript

[00:00:03] **Thomas Theurillat:** Und jetzt gehen wir alle, wirklich der ganze Planet, unvorbereitet in eine Expedition rein oder in ein Abenteuer. Da kann man sich ja trotzdem diese Zeit nehmen und sagen, hey, was wäre eigentlich cool, am Ende darüber erzählen zu können. Und wenn man sowas mal allein gedacht hat oder wenn man so etwas sich mal überlegt hat, gibt das ganz viel Kraft.

[00:00:37] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, der Lu-Glidz-Podcast.

[00:00:40] **Thomas Theurillat:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:44] **Lucian Haas:** Heute mit Thomas Theurillat und Lucian Haas am Mikrophon.

[00:00:52] Der Schweizer Thomas Theurillat hat sich in der Gleitschirm-Szene einen Namen gemacht, als er 2009 bei Chrigel Maurers erstem X-Alp-Sieg die Rolle eines Supporters ganz neu definierte. Er war nicht nur Fahrer, Koch, Wasserträger, Organisator etc. Gerade schon in der Vorbereitung war er auch Chrigels psychologischer Coach, der ihm half, die Ziele für das Rennen im Kopf in systematisch umsetzbare Aufgaben runterzusetzen. Seither ist Chrigel der Dominator aller X-Alps-Rennen. Und Thomas steht im Ruf, eine Art Mentalmagier nicht nur für Spitzenleistungen im Gleitschirmsport zu sein. Mit seiner Firma OneDay in Interlaken hilft er heute auch anderen Sportlern, Unternehmern und Privatpersonen dabei, die Machbarkeit ihrer Visionen zu erkennen.

[00:01:40] Als ich Thomas Theurillat erstmals als Gesprächspartner für eine Folge von Podz-Glidz anfragte, hatte ich noch die Vorstellung, mir von ihm einiges an Hintergrund und Anekdoten zu erzählen.

[00:01:52] Doch dann kam das neue Coronavirus und groundete auch die Gleitschirmwelt. So entstand spontan und gemeinsam die Idee, den Fokus dieses Podcasts neu auszurichten. Denn die Corona-Krise mit all ihren Folgen ist eine Herausforderung für jeden. Und ein Mental-Coach kann damit passenden Fragen Anregungen liefern, um besser durch diese Zeit zu kommen. Natürlich dreht sich das Gespräch auch ums Gleitschirmfliegen und das nicht zu knapp. So erzählt Thomas Theurillat. Thomas, warum gerade manche typischen Tugenden und Erfahrungen eines Piloten jetzt so wertvoll sind. Es geht unter anderem darum, was das Durchstehen der Corona-Zeit mit einem Flug über unlandbarem Gelände zu tun hat und wie man da seine Zuversicht behält. Und freilich kommen dabei auch Erkenntnisse zur Sprache, die Thomas in seiner Zeit als X-Alp-Supporter zusammen mit Chrigel Maurer gewonnen hat.

[00:02:47] Thomas, wir leben jetzt in einer Zeit mit dem neuen Coronavirus. Die Welt ist im Krisenmodus und muss sich in ihren Freiheiten beschränken. Und wir natürlich auch. Wir dürfen nicht mehr Gleitschirmfliegen. Und das für eine derzeit vielleicht noch nicht mal absehbare Zeit. Also wann sich das wieder verändern kann. Diese Vorstellung ist ja für viele frustrierend. Wie gehst du damit um?

[00:03:11] **Thomas Theurillat:** Also ich weiß gar nicht, ob das für so viele Leute frustrierend ist.

[00:03:16] Für mich ist es eigentlich einfach mal spannend zu sehen, wie das Thema Veränderung, das mich sehr interessiert, wie das jetzt funktioniert, sag ich mal ganz globalisiert. Oft gibt es ja Veränderungen, weil eine Person etwas ändern will oder weil eine Firma oder ein Sportverein sagt, wir möchten aus innen heraus etwas entwickeln. Und jetzt sind wir als ganzer Planet gefordert, mit dieser Neuigkeit möglichst schnell und gut umzugehen. Und es ist nicht nur ein Dürfen, wie zum Beispiel, es gab ja auch viele Veränderungen, wie zum Beispiel Digitalisierung oder auch WhatsApp oder solche Dinge haben sich ja über den ganzen Planeten ausgebreitet. Aber es war nur erfreulich und hatte keine Kosten. Und jetzt kommt so ein Thema,

[00:04:04] das den ganzen Planeten überzieht. Aber es hat vor allem Kosten.

[00:04:08] **Lucian Haas:** Ja, aber es hat ja auch damit zu tun, zumindest auf den ersten Blick, dass wir sehr viele von unseren Freiheiten, die wir bisher sehr schön genossen haben, ein bisschen zumindest für eine Zeit lang deutlich einschränken müssen. Weil es heißt, okay, du darfst vielleicht nicht mehr raus. Du darfst nicht mehr raus. Du darfst nicht mehr auf den Berg. Du darfst nicht mehr Gleitschirmfliegen gehen und sowas. Ist das nicht frustrierend?

[00:04:28] **Thomas Theurillat:** Das stimmt. Es hat sicher ganz viele Einschränkungen. Aber ich glaube, diese Einschränkungen sind einfach wie so ein erster Reflex. Wenn man etwas nicht kennt, das Erste, was man macht, ist bremsen.

[00:04:41] Und ich denke, dass wir jetzt alles stoppen, ist vielleicht nicht nur direkt mit diesem Coronavirus, sondern es sind einfach mal alle gefordert und dann hält man mal an. Aber ich denke, wenn jetzt jemand zu einer Einhandweltumsegelung starten würde, das würde jetzt zum Beispiel punkto Corona gar nichts ändern. Das kann er ja machen. Oder ich denke, es gibt auch ein paar Leute, die sind gerade im Weltraum oben oder in der Antarktis auf einer Forschungsstation. Da gibt es einfach wahrscheinlich diesen Corona noch nicht und die machen ganz normal weiter. Also ich denke, diese Einschränkung, die ist unsere Gesellschaft. Weil wir gestresst sind, stoppen wir mal alles. Aber ich kann mir vorstellen, dass man merkt, dass anhaltend immer zu Hause sitzen eben auch ungesund ist und man dann irgendwo wieder eine gute Balance findet.

[00:05:34] **Lucian Haas:** Wenn ich jetzt aber als Gleitschirmflieger hier hocke und sehe, draußen bei dir scheint auch die Sonne in den Hinterlaken. Ich gucke hier raus. Ich habe seit Tagen schönsten blauen Himmel. Okay, der Wind ist manchmal ein bisschen stark, aber trotzdem eigentlich so, dass man sagt, man könnte vielleicht fliegen gehen.

[00:05:49] Nun hocke ich aber drin. Okay, ich kann rausgehen, kann die Sonne genießen und so. Aber gleichzeitig sagt das, was mir eigentlich nicht gut geht, tief im Herzen liegt, was ich gerne will, das darf ich gerade nicht. Und ja, wie komme ich da raus? Also aus diesem vielleicht negativen Zyklus, wo ich dann sage so, hey, scheiße ist doch alles scheiße.

[00:06:08] **Thomas Theurillat:** Ja, und ich glaube, da gibt es noch ganz viele andere, die eben vielleicht Fußball haben und Fußball ist für sie ganz, ganz wichtig. Und jetzt gibt es wahrscheinlich nicht mal die nächsten drei Monate oder so Fußballspiele. Ja, das ist schwierig.

[00:06:26] Was vielleicht helfen kann, ist so ein bisschen diesen Stellenwert zu verstehen. Also geht es mir eben um Freiheit oder geht es mir um mit Freunden unterwegs zu sein? Und kann ich das eben auch, wenn ich, ich weiss nicht, mit meinen Fliegerfreunden mich virtuell austauschen oder kann ich meine besten Flüge sagen, okay, jetzt kann ich zwar nicht fliegen, dafür habe ich endlich mal Zeit, meine tausend Fotos zu einem guten Dokument zusammenzustellen. Ich glaube, das Fliegen ist ja so verrückt, weil es uns sehr berührt und begeistert. Und vielleicht kann man aber auch diese Begeisterung mal in diesem Frühling auf eine andere Form zelebrieren.

[00:07:11] Ich habe zum Beispiel persönlich ganz viele Fotos und ich habe mir immer gesagt, ich mache mal noch so ein Fotobuch, dass ich es auch meinen Kindern oder Nichtfliegern zeigen kann. Man hat ja auch plötzlich Zeit für Neues, oder? Oder ich möchte schon lange den Handstand lernen und bei schönem Flugwetter habe ich eigentlich nie Zeit für solche Dinge. Das ist jetzt perfekt. Hast du schon angefangen mit dem Handstand lernen? Ja, klar. Und wie weit bist du? Ich bin so, es ist eben unregelmäßig, aber wenn es gut läuft, bin ich bei 30 Sekunden.

[00:07:41] **Lucian Haas:** Nun bist du ja ein Coach, der sehr viel mit Sportlern arbeitet, auch Extremsportlern. Du hast gerade gesagt, ein Einhandsegler, also der eine, der alleine um die Welt segelt und so was. Solche Leute, mit denen sprichst du auch. Gibt es denn Sachen, wo du sagst, aus dieser Denke des Sportlers, des Extremsportlers heraus, gibt es da Sachen, aus denen man was lernen kann, was man in die jetzige Zeit mit diesem Coronavirus übertragen kann oder was man aus dem Denken des Extremsportlers heraus ja nützlich in diesen Alltag reinbringen kann?

[00:08:11] **Thomas Theurillat:** Ja, ich würde sogar sagen, drei Dinge. Und das eine ist, fast eigentlich praktisch alle Natursportler, die ich kenne, sind sehr gut in Selbstführung. Also die können sich selber gut managen. Sei das in Kleinigkeiten wie regelmässig essen oder dass sie sich selber gute Saisonziele setzen. Und ich glaube, wie man sich selber führt, das ist etwas gerade jetzt mit Homeoffice oder auch selbstständig Erwerbende, die nicht wissen, wie gehe ich jetzt mit all diesen komplexen Themen gleichzeitig um. Das kann man ganz viel davon lernen. Dann denke ich, sind

viele Natursportler sehr gut im Wechseln von Jammern zu anpacken.

[00:09:00] Die jammern auch, aber relativ kurz, weil es vielleicht auch im Sturm nicht so viel Zeit hat oder weil man oft auch alleine ist in der Natur und gar keiner zuhört. Wie kommt man von dieser Opferhaltung in ich laufe wieder los oder ich mache was? Und das dritte, was ich spannend finde, ist dieses Konzept Hardiness. Also wie kann ich auch eine ganz verzwickte oder hoffnungslose Situation als Chance sehen? Und sagen, okay, hey, da sieht jetzt vielleicht ein Normaler vor allem mal die Probleme und jemand, der mental stark ist oder vielleicht eben so eine Extremsportler-Persönlichkeit hat, der sieht da auch ganz viele tolle Herausforderungen dabei.

[00:09:39] **Lucian Haas:** Ist das etwas, was auch den Charakter eines Extremsportlers ausmacht? Also dass er ständig die Herausforderung sucht, aber auch sagt, okay, jede auch negative Herausforderung sehe ich eigentlich die Chance. Ist das das, was einen vielleicht auch erfolgreichen Extremsportler, Extremsportler ausmacht? Ich

[00:09:55] **Thomas Theurillat:** weiss manchmal nicht, wie wichtig die Persönlichkeit ist, weil Persönlichkeit ist ja etwas eher Stabiles, wie vielleicht Körpergrösse oder so oder Haarfarbe. Das bleibt relativ lange gleich. Und trotzdem gibt es Leute, die finden dann irgendwie plötzlich Zugang zu diesem Sport. Das heisst, es ist nicht nur die Persönlichkeit, sondern eben auch etwas, das man lernen kann oder das man entwickeln kann. Und es gibt auch Leute, die sind über Jahre sehr erfolgreiche Extremsportler. Und dann geben sie wie einen Rücktritt und sind immer noch tolle Menschen und haben eine gute Persönlichkeit, aber leben das dann nicht mehr. Da glaube ich, ist Sport oder auch, sage ich jetzt Sport in der Natur, hat auch sehr viel mit Lernen und Verhalten zu tun. Und es ist nicht so, man ist einer oder man ist jetzt keiner.

[00:10:42] Und jeder kann das werden, sage ich.

[00:10:46] **Lucian Haas:** Nun sprechen wir viel von Extremsportlern. Gleitschirmflieger sind aber auch viele ganz normale Menschen, die Gleitschirmfliegen gehen. Würdest du trotzdem sagen, dass es quasi unter Gleitschirmfliegern so etwas wie besondere Charaktere gibt? Oder auch sagen würdest, vielleicht sind Gleitschirmflieger von ihrer Haltung, dass sie sich auch so etwas trauen, wie Fliegen zu gehen und Sonstiges, auch vielleicht eher sogar fähig sind, solche Situationen wie jetzt mit Corona gewinnbringend, da was draus zu machen?

[00:11:12] **Thomas Theurillat:** Ja, also ich würde schon sagen, die Gleitschirmflieger beeindruckten mich, dass die ja für ihre Ziele und ihre Träume auch ganz viel, sage ich jetzt, opfern oder investieren können. Also wenn man sich jetzt jemanden vorstellt, der irgendwie acht Stunden in einem Beinsack sitzt und nicht mal richtig essen und aufs WC kann, dass er einfach seine Kilometer erreicht, das muss man jetzt zuerst können. Oder auch irgendwie sich vielleicht durch unangenehme Situationen da dranbleiben und sich ein paar Stunden schütteln lassen. Und ich glaube, wenn man auch weiss, hey, ich kann das für ein Ziel, und man merkt jetzt im Tag, oder im Alltag oder in dieser Corona-Situation sehe ich nur Probleme,

[00:11:58] kann man ja auch mal schauen, ja, habe ich überhaupt ein Ziel? Und ich glaube, das ist, wenn man vielleicht etwas, sage ich jetzt, besser machen kann wie andere in dieser Zeit, denke ich, ist das mal zu überlegen, was möchte ich eigentlich zum Beispiel im Herbst erzählen können? Was möchte ich nach dieser Corona-Geschichte, und wir wissen nicht, wie lange es geht, aber was möchte ich vielleicht im Herbst über diesen Frühling erzählen können? Und jetzt nicht nur als vielleicht Unternehmer mit, ah, ich habe diese und diese Strategieveränderung gemacht, sondern vielleicht auch als Familienvater. Was würde mich stolz machen, wie ich in dieser Krise meiner Familie Halt gegeben habe? Oder als Familienmitglied, wie habe ich meinen Eltern und meinen Geschwistern gegenüber reagiert?

[00:12:43] Oder auch sich selber, was kann ich jetzt in dieser ganz verrückten, unvorbereiteten Zeit irgendwie für meine Persönlichkeit etwas lernen? Ja. Ich glaube, dieser Zeitsprung, sich ans Ende zu versetzen und zu überlegen, was möchte ich am Ende erzählen können, das kann ganz viel Kraft geben. Und das ist vielleicht etwas, das jeder Bergsteiger macht. Er fliegt nach Nepal, möchte den 8000 besteigen und schreibt sich irgendwie auf, was er auf dem Rückflug erzählen möchte. Was er gemacht hat, wie er es gemacht hat, was er nicht gemacht hat. Gesundheit ist wichtiger wie Gipfel oder eben nicht und schreibt sich solche Dinge auf. Und jetzt gehen wir alle, wirklich der ganze Planet, unvorbereitet in eine Expedition rein oder in ein Abenteuer. Da kann man sich ja trotzdem diese Zeit nehmen und sagen, hey,

[00:13:30] was wäre eigentlich cool am Ende darüber erzählen zu können? Und wenn man so etwas mal allein gedacht hat oder wenn man so etwas sich mal überlegt hat, gibt es ganz viel Kraft. Und ich finde ja vielleicht ganz witzig, bei dieser X-Alps-Geschichte, da haben wir, ich denke in letzter Zeit viel an diese 2009, Situation, als wir das erste Mal an dieses X-Alps gingen und wirklich nicht wussten, was kommt. Aber wir hatten zum Beispiel da schon ein dreiseitiges Dokument, was wir uns in Monaco mal erzählen möchten. Und ich weiß das noch, Arial 12 schrift, ich habe das jetzt noch, Regel wusste genau, was er in Monaco erzählen will. Wir hatten von ganz vielen keine Ahnung, aber schon eigentlich so eine klare Zielvorstellung.

[00:14:15] Und so etwas kann halt eigentlich in jedem Abenteuer extrem viel Kraft geben.

[00:14:21] **Lucian Haas:** Wenn man jetzt in so einem Lockdown ist und sagt, ich kann nicht fliegen und so was, gibt es denn trotzdem etwas, wo du sagen würdest, aus dieser Zeit kann ich auch etwas, also aus so einer, im Grunde eine Extremsituation, die wir jetzt gerade erleben, weil wir etwas teilweise extrem anders machen müssen als normal. Kann man da etwas auch rausnehmen, was ich sagen kann, das kann ich später für meine Fliegerei genauso nutzen? Also kann ich daraus auch was jetzt lernen, was ich dann in der Luft umsetzen kann?

[00:14:49] Hm. Also

[00:14:53] **Thomas Theurillat:** ich glaube, wir können jetzt vielleicht zuerst einmal beobachten, bevor wir gleich lernen, wie funktioniere ich, wenn es mal nicht nach Plan läuft? Bin ich jetzt jemand, der sich eben zuerst auch mal auf die Bremse steht und sagt, ich mache mal gar nichts? Oder bin ich jemand, der ganz schnell schaut, ja, was machen die anderen? Und auch herumfragt, wie macht ihr das? Oder nach Ratschlägen sucht? Oder bin ich jemand, der für mich das selber definiert? Und sagt also, ich setze mir jetzt für diese Zeit ein Ziel. Ich glaube, wir werden oder wir müssen uns auch ganz schnell gut selber kennenlernen in dieser Zeit und ein bisschen herausfinden, wie ticke ich? Auch was brauche ich?

[00:15:39] Auch was funktioniert bei mir überhaupt nicht? Ich ganz persönlich zum Beispiel schaue nur noch einmal am Tag die News am Mittag. Eine Webseite. Weil ich denke, das ist jetzt was, ich habe auch dieses Buch, die Kunst des digitalen Lebens, hat mir sehr gut getan, so zum klar denken, auch wenn wir eigentlich dauernd zu viele News haben. Und wie ich vielleicht am Startplatz auch nicht viel Wetter schaue, weil ich das Gefühl habe, es wird dann nicht besser, wenn ich sieben Modelle habe,

[00:16:11] fokussiere ich, also nehme ich das total runter, die News. Ich muss nicht das Leid der Welt irgendwie zehnmal am Tag anklicken. Habe ich auch mehr Zeit und freien Kopf für den Rest. Und so funktioniere ich und andere sind völlig happy, wenn sie die ganze Zeit online sind und alles wissen. Aber ich glaube, das lernen und herausfinden, was brauche ich, wie ticke ich oder wie schütze ich mich auch vor gewissen Dingen, das können wir sicher jetzt. Und das hat aber vielleicht mehr mit dem Leben zu tun und erst indirekt mit dem Fliegen.

[00:16:42] **Lucian Haas:** Nun ist ja für viele Piloten auch gerade so Streckenflieger und so was, die haben sich vielleicht für die Saison viel vorgenommen. Und jetzt können die eigentlich schon sehr früh im Jahr sagen, meine ganzen Saisonziele sind eigentlich schon im Eimer. Nämlich die beste Streckenflugsaison bin ich jetzt gegroundet. Das schöne Frühjahr, wo ich das super Dreieck geplant hatte oder sonst was, das funktioniert nicht mehr. Wie kann man da im Kopf den Schalter umlegen und zu sagen, hey, da mache ich jetzt was Positives draus.

[00:17:09] **Thomas Theurillat:** Mich fasziniert völlig Skirennfahrer, wie die mit Verschiebungen vom Rennen umgehen. Da steht man am Rennen, isst irgendwie schon um fünf Uhr Frühstück, weil man weiß, man sollte die Kohlenhydrate zwei Stunden vor der Belastung essen oder drei Stunden und so. Steht man am neunten Start, hat es irgendwo Nebel, kommt der Renndirektor und sagt, Start ist für eine Stunde verschoben. Und da gibt es solche, die fallen wie aus den Wolken raus, weil sie irgendwie schon im Kopf in diesem Tunnel, in diesem Wettkampf-Countdown waren. Und andere, die ziehen einfach die Daunenjacke an und gehen irgendwo einen heißen Tee trinken und sagen, ja gut, eine Stunde später einer gewinnt, der Schnellste gewinnt. Auch in einer Stunde gilt das. Und ich glaube, hier ist wirklich,

[00:17:55] es gibt diesen schönen Begriff, verkopfen. Das heisst, man denkt zu viel.

[00:18:03] Und also, jetzt mal rein technisch, bei uns gilt diese Abmachung mal bis 19. April. Kann auch sein, dass man noch einen super

[00:18:14] Mai oder Juni hat. Also rein meteorologisch, technisch ist auch noch ganz viel möglich. Und das andere, dass man halt eben Ziele hat und das klappt jetzt nicht, da denke ich, können wir das auch ein bisschen reframe und sagen, hey, was haben wir für Luxusprobleme? Als Gleitschirmflieger alle professionellen Olympiateilnehmer, die haben jetzt hart trainiert, im November Aufbautraining gemacht, für das sie die Muskeln im 21 brauchen. Also, ich denke, da kann man vielleicht auch als Sportler mal noch schauen, wie, was haben andere Sportler, die auch davon leben müssen? Irgendwie ganz andere Themen. Ich denke auch zum Beispiel alle, die Sponsoren haben, die machen mit denen im November einen Deal. Du gibst mir Geld, ich gebe dir irgendwie

[00:18:59] Weckkampfergebnisse oder Aufmerksamkeit. Und das ist natürlich für die viel, viel schwieriger, als wenn du jetzt dein 200er Dreieck nicht fliegst, sondern erst im 21, oder?

[00:19:08] **Lucian Haas:** Weil denen wirklich quasi die Lebensgrundlage auch wegbricht, weil dann Sponsoren sagen, hey, wir können dir nicht zahlen, weil es gibt keine Gegenleistung.

[00:19:16] **Thomas Theurillat:** Ja, oder, dass das vielleicht auch gar nicht geregelt ist. Also, ich habe gestern jemanden mit jemandem gesprochen, der bekam viel Geld für ein Segelschiff. Jetzt finden die Segelrennen nicht statt auf dem Atlantik. Ja, gib dir jetzt das Geld zurück. Aber mit dem Geld hat er ja das Schiff gebaut im Winter. Also, einfach neue Fragen, die man sich vielleicht, sage ich jetzt, als Individualsportler mit einem Ziel, das sehr intrinsisch ist, gar nicht stellt. Oder ich weiss auch nicht, ob jetzt ganz viele Fußballclubs irgendwie bankrott gehen und in einem Jahr gar nicht mehr alle Mannschaften aufspielen können in einer Bundesliga oder so.

[00:19:52] **Lucian Haas:** Aber das sind alles Fragen, die wir heute noch gar nicht mehr antworten

[00:19:55] **Thomas Theurillat:** können. Nein,

[00:19:55] **Lucian Haas:** nein. Aber

[00:19:55] **Thomas Theurillat:** ich möchte nur sagen, wenn man sich als Athlet eben mit seinen Zielen da sieht oder wie schwierig es ist, die zu erreichen, finde ich es immer auch hilfreich, ein bisschen rauszuzoomen und zu schauen, wo stehe ich als Sportler im Vergleich zu den anderen Sportlern. Und dann sieht man, andere haben vielleicht viel grössere, wir Gleitschirmflieger, wir haben gar nicht dieses Termin-Thema oder selten, wir haben einfach gute Tage und dann können wir fliegen oder die meisten von uns, ein paar gehen an Wettkämpfe. Aber ich denke, da kommen wahrscheinlich das Jahr noch viele gute Tage. Aber es ist nicht Olympia abgesagt oder die zehn besten Hammer-Tage wurden gecancelt vom Jahr. So weit ist es noch nicht.

[00:20:37] **Lucian Haas:** Naja, es sind aber so Sachen, also für die Sportler, die großen Wettbewerbs-Flieger, die heißt vielleicht ja, das Superfinale wurde abgesagt. Die ganzen nächsten PWCs stehen erstmal in Frage. Wer weiß, ob die Europameisterschaft stattfinden kann und lauter so ein Zeug. Also die Fragen gibt es dann ja im Grunde auch. Aber vielleicht lassen wir mal kurz das Corona-Thema und lassen wir mal ein bisschen über dich reden beziehungsweise deine Geschichte. Du bist ja in der Gleitschirmszene bekannt geworden als gewissermaßen kongenialer Supporter von Chrigel mit den X-Alps. 2009 war er das erste. Wie seid ihr eigentlich beide, also ihr beide, wie seid ihr damals zusammengekommen?

[00:21:12] **Thomas Theurillat:** Das war eigentlich ganz, ganz einfach. Das ist über meine Frau Judith. Die war damals am Akrofliegen in Mürren. Das ist hinten im Lauterbrunnen-Tal. Und da in diesem Lauterbrunnen-Tal gibt es eigentlich etwas Spezielles, dass die Basejumper und die Gleitschirmpiloten den gleichen Landeplatz haben. Und das führt dazu, dass man gut aufeinander schaut, dass man in der gleichen Gondel ist, dass die Testpiloten und Chrigel war damals noch am Testen und ich war am Fallschirmspringen. Da lernt man sich zwangsläufig kennen.

[00:21:57] Und so war das im Sommer 2008, war das genau. Ich war so am Ende von meinem Psychologiestudium. Ich habe mich da für Arbeitspsychologie und Sport sehr interessiert und habe gleichzeitig viel Fallschirm gesprungen. Und da hatte ich regel die Selektion für das X-Alps bekommen und wusste einfach ein bisschen, was das X-Alps ist, aber hatte nicht so einen Plan, wie er das gut machen soll. Und ich hatte überhaupt keinen Plan. Ich weiss noch, ich hatte da

einen langen Unterbruch in meinem Gleitschirmfliegen und war wirklich irgendwie zehn Jahre nicht an einem Gleitschirm. Und dann haben wir gedacht, ja, er kann ja schon super fliegen, da braucht es auch nichts dazu. Und vielleicht das andere, wie man so ein Projekt aufzieht oder wie man vor allem die Vorbereitung gut macht mit guter Simulation,

[00:22:48] das war irgendwie in dieser, damals in dieser X-Alps-Szene überhaupt nicht üblich. Und das habe ich da reingebracht. Du

[00:22:55] **Lucian Haas:** hast aber damals noch nicht so als Coach gearbeitet, wie du heute arbeitest, sondern das war im Grunde auch mit, war das mit der Start von deiner Coaching-Karriere sozusagen? Also

[00:23:05] **Thomas Theurillat:** ich wusste damals schon in meinem Psychologiestudium, dass ich gerne Leute entwickle oder Organisationen. Und ich war da sehr im Business-Kontext. Und mir war aber schon sehr klar, dass ich das oder dass das völlig doof ist, Sport und Wirtschaft zu trennen. Ich unterscheide das auch nicht gross, wenn jemand da ist, ob das jetzt ein Athlet ist oder ein Unternehmer. Ich denke, bei ganz vielen Themen muss man nicht Arbeitspsychologie und Sportpsychologie trennen, sondern zum Beispiel Zielsetzung oder solche Themen. Das funktioniert genau gleich. Und darum denke ich auch im Nachhinein, ich habe, wenn wir jetzt auf diese X-Alps-Geschichte zurückschauen, muss ich manchmal auch mit Triggel lachen, weil ich

[00:23:59] habe das überhaupt nicht als Sportprojekt angesehen. Und wir haben, denke ich, das, was wir gemacht haben, hat auch wenig mit Sport zu tun. Wir haben das mehr als Projekt angeschaut, wo wir uns zum Beispiel eben über hohe Durchschnittsleistung Gedanken gemacht haben. Man muss da nicht Spitzenleistung bringen wie ein Athlet, sondern wenn man einfach eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit hinbekommt, dann gewinnt man das Ding. Und wir haben überlegt, wie bekommen wir einen hohen Durchschnitt hin? Und das ist in jeder Fabrik und in jedem Vertrieb genau das Gleiche. Du musst nicht einmal saugut sein, du musst einfach jeden Tag einen hohen Schnitt hinbekommen. Und ob das jetzt eine McDonalds-Filiale ist oder ein Versicherungsverkäufer oder ein X-Alps-Teilnehmer, wenn du diesen Durchschnitt beeinflussen kannst.

[00:24:47] So, und das war irgendwie damals, wir haben das ausgerechnet mit Alex Hofer, ich weiss die Zahlen nicht mehr aus, aber der war irgendwie so, mit der Tagesleistung, glaube ich, von 113 Kilometern. Und wenn du das einfach hinbekommst, jeden Tag, dann gewinnst du das X-Alps. Und wir wussten irgendwie, wir müssen 117 pro Tag hinbekommen, dann haben wir das Ding. Und beim ersten Treffen, ich weiss noch genau, wo das war, habe ich vor allem den Taschenrechner ausgepackt und geschaut, was muss der überhaupt können. Und wir hatten diese Kennzahlen und haben über diese Zahlen eigentlich dann das ganze Ding aufgebaut. Sind

[00:25:25] **Lucian Haas:** das so die Sachen, die du reingebracht hast? Oder kam der Chrigel selber auch und hat gesagt, du, ich glaube, ich muss an meiner Durchschnittsgeschwindigkeit arbeiten? Oder sind das halt die Ideen, die du von deiner Psychologie her dann da mit reingebracht hast? Und wo du eigentlich Chrigel quasi damit auf den Weg gebracht hast, dass der in diese Richtung auch viel denken kann?

[00:25:43] **Thomas Theurillat:** Ja, ich würde sogar sagen, es gibt dann eben noch etwas Drittes. Ich wusste ja gar nicht, was ist gefragt. Also ich denke, wir haben zusammen uns, und ich denke, das ist das Wichtige, es gibt in einem Team, gibt es immer den einen, den anderen und dann gibt es eben noch das Team. Und so wie man in einer guten Band vielleicht nicht sagen kann, wer hat jetzt das Lied erfunden, sondern man hat halt zusammen gejammt. Ich wusste am Anfang gar nicht, was ist eigentlich sein Ziel oder was ist gefragt? Und das haben wir wie herausgefunden zusammen. Und dann konnte ich halt schon, ich sage jetzt im operationalisieren, also im Umsetzen von einem Ziel, da gibt es ganz viel Wissen und da gibt es, denke ich, auch während jetzt einem Rennverlauf oder auch während einem Gleitschirmflug, gibt es ganz viele Möglichkeiten, das hochzuhalten.

[00:26:35] Also wenn man zum Beispiel so ein individuelles Erfolgscockpit hat oder ich weiss auch noch sehr gut, Seiko Fukuoka wollte in Australien das erste Mal 400 Kilometer fliegen. Und da weiss ich noch, ist sie bei uns im Büro in ihrem Gurtzeug gehangen und wir haben da entwickelt, wie kann sie, 10 Stunden einen 40er-Schnitt fliegen? Weil das ist eigentlich das Thema, oder? Und diese Umsetzung, ich weiss, was ich will, aber wie führe ich mich selber dann 10 Stunden lang, dass ich nicht einfach schnell genug fliege, sondern wirklich immer so schnell wie möglich und immer,

dass es unangenehm ist. Wie geht das? Und ich denke, solche Dinge kann Sportpsychologie ja.

[00:27:20] **Lucian Haas:** Und wie geht das? Also dass ich 10 Stunden lang an der Grenze meine, eines Gemüchlichkeitslimits da wirklich immer unterwegs bin?

[00:27:28] **Thomas Theurillat:** Ja, ich denke, in Deutschland ist das ganz einfach. Da kann man sich auch auf der Autobahn üben. Es gibt ja so einen Cruiser-Mode, das ist vielleicht 120, 150, je nach Tageslicht und Auto. Da gibt es wie so ein Tempo, das kann man länger fahren. Und dann gibt es dieses Tempo, da muss man sich richtig Mühe geben. Man muss ein bisschen mehr drücken, wie man eigentlich so von sich aus würde. Oder das kann man auch auf dem Rad oder zu Fuss oder auf dem Hometrainer. Es gibt so diese Schwellen. Man sagt eben, wenn es rein Körper ist, Schwellenleistung. Also wo ist das, wo ich mich richtig anstrengen muss?

[00:28:04] Und ich glaube, wenn man das mal für auch eine kurze Zeit rausfindet, wie scharf ist, dann gibt es eben so einen individuellen Faktor. Und ich denke, das geht jetzt nicht nur um beschleunigt Fliegen. Das geht auch beim E-Mail beantworten oder so. Man kann sagen, hey, ich haue jetzt mal in einer Stunde, weiss ich was, so viele Mails raus. Wenn man in diesen, sich das ganz bewusst macht, kann man da effizienter sein.

[00:28:29] **Lucian Haas:** Aber das muss man dann auch wirklich trainieren. Du sagst okay, jetzt fährst du mal eine Stunde auf der Autobahn immer 150 und versuchst, das durchzuhalten als Schnitt. Und dann musst du das halt auch drei Stunden schaffen.

[00:28:39] **Thomas Theurillat:** Ja, oder ich würde sagen, man muss mal vielleicht auch in einem Arbeitstag oder auf der Autobahn oder beim Fliegen merken, ich bin wie so oder ich habe so eine Gangschaltung. Ich falle dann irgendwann in diesen Cruising Mode zurück. Ich falle in ein Tempo zurück und das macht auch völlig Sinn, das eben angenehm ist. Und wenn sie Leute schauen, die zum Beispiel in einer Fabrik arbeiten

[00:29:05] oder Wanderer, die irgendwie pilgern, die haben so diesen, diesen guten Trott, diesen guten Schritt drauf. Der geht über längere Zeit. Und das ist super, wenn man den kennt, aber mit dem gewinnt man nichts. Und dann muss man halt eben irgendwie einen Trick herausfinden, wie ich aus dieser, sage ich, aus diesem Arbeitstempo ins Rekordtempo komme und wie ich mich da selber auch anstacheln kann. Und ich glaube, vielleicht, um auf das ich selbst zurückkommen, alleine, dass man mal so denkt und denkt, was ist denn ein gutes Tempo? Oder wie sieht denn so ein optimaler Tag aus?

[00:29:45] Und ich kann vielleicht jetzt etwas ganz Einfaches schnell vorrechnen. Wenn man eine Stunde zehn Prozent schneller geht oder fliegt, ist das recht anstrengend. Also zum Beispiel 132 fahren statt 120, braucht ja viel mehr Benzin und so. Aber man gewinnt nur sechs Minuten.

[00:30:04] Wenn man am Morgen sechs Minuten schneller die Schuhe bindet, schneller etwas parat macht oder im Laufen irgendwie noch das Handy ladet oder so etwas macht, ist es viel einfacher, sechs Minuten zu sparen, als eine Stunde lang sechs Minuten, zehn Prozent schneller unterwegs zu sein. Und ich glaube, Effizienz ist eben nicht nur sich besser anstrengen, sondern auch alle diese Zeitkiller ganz gut zu kennen und zu schauen, wo mache ich die nicht. Das heisst, die Zeitkiller muss man ausschalten? Man muss die Zeitkiller ausschalten oder jetzt auch beim Streckenflug für drei Stunden zehn Prozent schneller fliegen, das ist schwierig. Aber 18 Minuten früher starten, das ist viel einfacher.

[00:30:48] **Lucian Haas:** Zumindest wenn ich dann die Thermik erwische und auch hochkomme und nicht schon nach 18 Minuten früher am Boden stehe.

[00:30:53] **Thomas Theurillat:** Ja, genau. Aber es gibt ja auch Leute, die stehen so lange am Startplatz, bis sie irgendwie sie auch beim 20. gesehen haben, dass der jetzt steigen kann, statt einfach mal mutig irgendwie sagen, gut, das reicht, ich kann jetzt hier starten.

[00:31:07] **Lucian Haas:** Ein paar Fragen zurück. Hast du ein schönes Stichwort gesagt, das Erfolgscockpit. Was ist das genau? Also was, wie kann man als Pilot, der normalerweise ein Cockpit vor sich hat, da sind die Instrumente und sowas drauf. Und jetzt sagst du Erfolgscockpit. Wie habe ich, was habe ich mir darunter vorzustellen?

[00:31:26] **Thomas Theurillat:** Eigentlich ist ein Erfolgscockpit nichts anderes als ein Spiegel. Weil wir wissen die ganze Zeit, wie es unseren Geräten um uns herum geht. Ich weiss, wie viel Strom mein Telefon hat. Ich weiss, wie viel Benzin mein Auto hat. Ich weiss irgendwie, wie viel Empfang mein GPS hat. Ich bekomme immer Rückmeldungen über Geräte über mich. Aber ich weiss oft nicht, wie geht es eigentlich mir.

[00:31:53] Und ein Erfolgscockpit ist, dass man sich in einem Coaching überlegt, welche Träger, welche drei, vier Dinge möchte ich über mich wissen. Zum Beispiel kann das sein, wie viel Energie habe ich? Wie fit bin ich? Ich werde morgen in einem Coaching für Leute im Spital, für die nächsten 100 Tage, die werden über das Thema sich jeden Morgen kurz überlegen. Wie fit bin ich eigentlich, oder? Dann kann es aber auch eine Rückmeldung geben. Bin ich jetzt eigentlich mit dem Kopf unterwegs? So wie bei einer Gangschaltung. Ich weiss immer, wenn ich beim Autofahren schaue, in welchem Gang bin ich, weiss ich das. Beim Fliegen gibt es aber Leute, die sind manchmal mega viel am überlegen. Und manchmal schalten sie den Kopf ab und sie fliegen eigentlich mit dem Herz oder der Intuition.

[00:32:42] Und ein Erfolgscockpit ist eigentlich die Idee, ich überlege mir mal, wenn ich eine Maschine wäre, welche drei, vier Anzeigen muss ich wie haben, dass ich in meiner besten Version unterwegs bin. Und spannend ist ja, ganz viele Leute haben eine Sportuhr. Auch wenn man jetzt zum Beispiel beim Marathon läuft oder im Alltag. Die wissen zum Beispiel, wie schnell schlägt mein Herz. Leute, die Diabetiker sind, haben ein sehr gutes Gefühl, was ist mein aktueller Blutzuckerwert.

[00:33:12] Aber wie es mir mental geht, bin ich zum Beispiel cool drauf oder gestresst? Das wissen die wenigsten Leute. Das wissen zum Beispiel Leute, die an der Börse handeln. Die wissen das gut, weil die auf das geschult werden. Oder auch gewisse Airline-Piloten, die wissen, ob sie mit der Rückenlehne anlehnen oder im Stress eben den Oberkörper nach vorne nicken. Aber sage ich jetzt, ein normaler Gleitschirmpilot, der macht einen Riesenunterschied, wenn der sich auch schaut, wie geht es eigentlich mir. Sollte man das dann

[00:33:44] **Lucian Haas:** quasi vor jedem Flug machen? Vor dem Start sagen so, hey, ich gucke auf mein Instrumentending, sage okay, Ding ist geladen, GPS-Empfang ist da, XCTrack läuft und sonst was. Und dann sagen so, was macht mein Hirn so ungefähr? Wie, wie ist das? Wie voll ist das? Oder beziehungsweise, welchen Energiestatus habe ich selber mit meinem Körper und so?

[00:34:05] **Thomas Theurillat:** Das ist eine ganz gute Frage. Ich glaube, sich am Start so einen kleinen Moment vom eigenen Bewusstsein zu nehmen, bringt extrem viel. Und ich denke, da geht es nicht einmal nur um mentale Aspekte, da geht es auch zum Beispiel um das Thema, bin ich satt? Bin ich voll? Habe ich genug gegessen und getrunken? Oder da geht es auch um Dinge, muss ich noch aufs WC? Oder ganz banale Dinge? Und im Stress vergisst man das alles. Und dann gibt es sicher noch so zwei, drei Fragen, die sehr viel zur Klärung beitragen können. Zum Beispiel, muss ich heute irgendjemandem etwas beweisen? Mache ich den Flug für mich und es ist gut, wenn ich zufrieden bin? Oder bin ich in einer bewussten oder unbewussten Wettkampfsituation?

[00:34:53] Muss ich jetzt meine Kollegen schlagen? Oder ist heute auch noch Clubmeisterschaft? Oder habe ich ein Problem, wenn ich das heute irgendwie in den XContest reinlade und diese und diese Zahl dort steht? Also für wen mache ich es? Und ich denke auch, wenn man das weiss, hey, heute will ich es allen zeigen, ist das sehr nützlich, wenn man das sich wie klar macht. Weil man dann auch anders fliegt? Ja, oder weil das zum Beispiel einen riesigen Einfluss hat

[00:35:19] auf die Entscheide oder auch auf die Motivation. Weil es gibt, ich kenne ganz viele Leute, die berichten mir immer, sie finden es so schlimm mit der Thermik und es schüttelt dann so. Und dann kann man ja fragen, warum tust du dir das an, oder? Weil wenn die das wissen, warum sie es machen, können sie sich ja auch viel freier entscheiden. Ob sie es machen wollen. Man kann ja sagen, will ich das? Aber wenn man gar nicht weiss, warum man es eigentlich macht oder muss man das jetzt aushalten, weil die anderen das auch haben, dann wird das sicher wichtig. Und vielleicht auch in anderen jetzt Tätigkeiten, zum Beispiel in der Schweiz gibt es relativ viele Unfälle in den Bergen. Also das sind drei pro Woche. Drei tödliche Unfälle pro Woche.

[00:36:06] Und bei diesen Bergenfällen ist ganz spannend, auch bei Lawinen-Unfällen, dass es selten am Wissen liegt. Die wussten immer, dass es gefährlich ist. Aber aus irgendeinem Grund wollten die das machen. Und ich denke auch

beim Gleitschirmfliegen, wenn man ganz klar ist, was ist meine Motivation, was ist mein Antrieb, wie geht es mir, dann ist man im Grunde im Kopf viel freier, weil man sich diese schwierigen Fragen schon im Tal oder am Boden gestellt hat und sie nicht einem reinfunkeln dann oben beim Fliegen.

[00:36:39] **Lucian Haas:** Gibt es denn auch Fragen, die ich mir auch während des Fliegens stellen sollte? Ich meine, das eine ist jetzt quasi vor dem Start und du sagst so, ich mache mal quasi Instrumentencheck und ich mache meinen Mentalcheck für mich selber. Welche Fragen sind vielleicht im Flug auch noch wichtig, die man sich darstellen könnte?

[00:36:55] **Thomas Theurillat:** Ich weiß jetzt einfach von ein paar Leuten, was bei ihnen gut funktioniert. Eine gute Frage ist, bin ich in diesem idealen Leistungszustand? Das war zum Beispiel letzten Sommer bei Patrick von Känel auf dem Vario. Einfach so eine Frage. ILZ, oder? Also bin ich im idealen Leistungszustand? Und wenn er merkt, nein, ich bin nicht, kann er es ja irgendwie ändern. Also das kann man auch üben, dann entweder ein bisschen Gas runternehmen oder mehr essen oder besser durchatmen oder irgendwie verstehen, was ihn jetzt hindert, mit frei herumzufliegen. Dann gibt es andere Fragen, andere Leute, da hilft eigentlich schon so das Thema Atmung und Entspannung. Die sind einfach chronisch ein bisschen zu angespannt. Also wenn die immer wieder zum Beispiel sich darauf achten, die Hände zu lösen am Griff oder mit dem Rücken wirklich entspannt im Gurtzeug zu sitzen, dann sind sie einfach cooler drauf und fliegen entsprechend besser.

[00:37:54] Und ich glaube, das ist das ganz Spannende am Mentalen. Da funktionieren Leute sehr individuell. Also wenn man jetzt zum Beispiel an einem Startplatz schaut, hat wahrscheinlich jeder andere Schuhe an, oder? Weil einfach jeder andere Füße hat und das ist völlig okay. Man hat vielleicht den gleichen Schirm oder das gleiche Barrio, aber Schuhe hat jeder andere. Und auch das Mentale ist ganz individuell. Einer braucht irgendwie eher mehr Druck und der ist vor allem gut, wenn er das Messer am Hals hat und irgendwo am Absaufen ist, dann reisst er sich zusammen und ist der gut. Der andere ist eher zu gestresst und braucht Entspannung. Der dritte braucht vielleicht einen Freund, der ihn provoziert und sagt, heute saust du sowieso wieder ab und das gibt ihm, stachelt ihn so an, dass er heute seinen besten Flug macht.

[00:38:42] Es gibt Leute, die sind ganz gut ohne Erwartungen. Also wenn sie denken, es steigt sowieso nicht und ich gehe jetzt ein bisschen rumkratzen, dann erwarten sie nichts und dann fliegen sie mega gut. Und wenn sie viel erwarten, fliegen sie schlecht und die müssen sich oder die haben dann großen Nutzen, wenn sie sich wie über ihre Erwartungen klären. Was bist du für ein Typ beim Gleitschirmfliegen? Für mich ist ganz wichtig, alleine zu fliegen. Also weil ich auch viel mit Menschen sonst rum bin oder vielleicht auch am Arbeiten oder wenn ich zum Beispiel Leute coache und ich bin am Startplatz und wir schauen, dass sie einen super Flug haben, dann muss ich die irgendwie gehen und für mich fliegen oder sonst ist es für mich wie so ein Transportflug.

[00:39:28] Also ich gehe zum Beispiel immer wieder mit Leuten auf den Viertausender hoch und dann führe ich sie auf den Gipfel, dann schauen wir, dass sie einen guten Start haben, dann ist es manchmal auch schwierig mit dem Wind oder so, die Luft ist dünn, die Nerven sind manchmal blank. Wenn die dann alle in der Luft sind und ich als letztes starte, dann setze ich mich meistens noch zehn Minuten hin, dass es wie auch mein Flug wird, weil sonst bin ich so in einem Dienstleister-Modus und fliege einfach so wie ich.

[00:39:58] Und am liebsten laufe ich eigentlich alleine an den Startplatz und fliege für mich. Dann kann ich gut fliegen.

[00:40:06] **Lucian Haas:** Du bist ja Coach und nimmst diesen Coach quasi, du nimmst dich ja selber immer mit. Also wie viel bist du auch in dieser Psychologie und diesen Fragen und Zielsetzungen und sonst, also diese ganzen Tipps, die du für andere hast? Inwieweit steht dann quasi immer der kleine Thomas neben dir, also dieser Psychologie-Thomas, wo du dich selber coachst? Passiert dir das auch ständig?

[00:40:28] **Thomas Theurillat:** Eigentlich kann ich das recht gut abschalten. Also ich kann es zum Beispiel auch gut abschalten, zu Hause am Tisch mit den Kindern. Da bin ich einfach, oder da übe ich mich auch darin, völlig echt sein. Zum Beispiel auch, wenn mich etwas aufregt. Ich möchte nicht, dass meine Kinder immer einen selbstregulierten Vater haben oder so, sondern wenn ich etwas schlimm finde, dann sage ich es auch ziemlich direkt so. Und da kann ich diese Coaching-Rolle gut ablegen. Und das andere ist, was ich wirklich auch spannend finde, ist, ich empfinde

[00:41:06] das oft einfach auch als hilfreich, also nicht als lästig. Wenn ich zum Beispiel irgendwo bin und es gibt ein schwieriges Gespräch oder ich bin irgendwo und weiss selber gerade nicht, was machen, finde ich das extrem toll, dass ich wieder diese Werkzeuge habe und zum Beispiel sage,

[00:41:25] das war doch so ein gutes Beispiel jetzt, zum Beispiel bei dieser Corona-Geschichte, die mich und unsere Firma in den letzten Wochen sehr getroffen hat. Dass ich auch zum Beispiel, mir gewohnt bin, sofort Fakten und Emotionen zu trennen und mal sagen, was sind eigentlich die Fakten? Und jetzt, was ist mein Gefühl dazu? Und das ist nicht ein Preis, sondern das sind zwei Bausteine und mit denen kann man was anfangen. Und das macht mich oft auch sehr handlungsfähig.

[00:41:53] **Lucian Haas:** Kann man sich denn gut selber coachen oder ist es eigentlich schon so, dass du sagst, es ist schon sinnvoll, immer einen externen Coach zu haben?

[00:42:03] **Thomas Theurillat:** Also ich habe das grosse Glück, dass ich auch ganz, dass die Leute, die bei uns bei OneDay arbeiten, erstens, damit sie hier arbeiten können, müssen sie ein Coaching machen und ich bin meistens der Kunde. Und ich glaube auch, dass Coaching völlig überbewertet wird. Also ich sage, wenn ein gutes oder ein aufmerksames Gegenüber eine gute Frage stellt, das ist auch schon Coaching. Das ist nicht nur die, die irgendwie diese zehn Bücher gelesen haben oder diese Ausbildung haben, sind ein Coach. Also das passiert ja ganz oft. Wie Führung auch. Es gibt viele Leute, die führen andere, obwohl sie nicht in dieser bewussten Führungsrolle sind. Und es hilft immer. Ein Gegenüber, denke ich, hilft immer.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Lass uns nochmal ein bisschen zurückspringen zu dieser Zeit X-Alps, du und Chrigel zusammen. Gibt es denn Sachen, wo du sagst, aus dieser Zusammenarbeit und aus diesem Mitgehen mit Chrigel und sonst was, gibt es Sachen, die du für dich was Positives rausgezogen hast beziehungsweise wirklich was gelernt hast? Ich meine bei Chrigel, das sehen alle von außen und sagen okay, der hat wahrscheinlich durch dieses Coaching und Supporting und sonstiges schon viele systematischen Fragen gelernt und das versuchen jetzt andere Mannschaften genauso umzusetzen und sowas. Das wird da kopiert. Was hast du für dich aus dieser Zusammenarbeit mit Chrigel rausgezogen?

[00:43:25] **Thomas Theurillat:** Also ich finde erstens extrem viel, auf ganz verschiedenen Ebenen. Für mich hat es zwei Dinge. Das eine ist wirklich, das Gegenüber entscheidet, wie viel Coaching es braucht. Du kannst eine riesen Werkzeugkiste anbieten, aber der andere braucht vielleicht gar nichts oder einen Schraubenzieher oder nimmt sich wie was raus. Und ich glaube, das ist für mich nochmals, auch zum Beispiel 2011 war das, wo das Wetter so schlecht war, war mir nochmals klar, man muss es immer so organisieren, dass der Athlet oder eben der Kunde, der wählt, was er braucht und ob er überhaupt was braucht. Man kann nicht jemanden einfach becoachern, obwohl der jetzt einfach sagt, alles ist gut, ich laufe jetzt diese Straße lang und finde es scheisse und das ist jetzt auch okay, dass ich es scheisse finde.

[00:44:16] Ich muss jetzt nicht gute Laune dabei haben und so. Und wie man auch das zur Verfügung stellt, ohne dass es aufdringlich ist, denke ich, da haben wir auch selber extrem gut gelernt. Wir hatten da so, auch dann 2003, als es so schnell ging, in diesen sechs Tagen, da hatten wir ein gutes System. Ich hatte verschiedene Hüte und Hegel konnte eigentlich wählen, was er von mir möchte, ob er mich als Bergführer möchte, ob er mich als Coach möchte, ob er mich als Taktiker möchte oder einfach als Kumpel. Und indem wir eigentlich so diese, jeder hat ja verschiedene Rollen in diesem Rennen, indem wir das eigentlich gut organisiert haben, ich glaube, das war ein guter Punkt. Und das Zweite, was ich wirklich auch jetzt 2015

[00:45:02] nochmals gut gelernt habe, ist, das eine ist das Team, und die zwei machen dieses X-Alps. Und das andere ist das ganze Projekt und das ist eben eine Dreiecksbeziehung. Es gibt die Rennorganisation, es gibt den Athleten und es gibt das Support Team. Und man muss nicht die Beziehung zum Athleten und dort die Leistung maximieren, sondern man muss dieses ganze Dreieck gut bauen. Weil da gab es zum Beispiel im Rennen auch die Drohung von einer Disqualifikation und da bekamen wir auch eine Zeitstrafe und so. Und das war dann in diesem Dreieck eigentlich die Ecken, die Organisatoren und die Athleten. Und da muss man dann wie auch überlegen, moderiere ich jetzt diese Beziehung, damit die jetzt nicht streiten?

[00:45:48] Oder verbünde ich mich mit dem Athleten? Oder was ist die nützlichste Position da? Und ich denke, da haben wir auch nochmal extrem viel gelernt. Also wie geht man mit diesem Rennleiter und dieser Organisation um, dass es irgendwie ein gutes Rennen gibt und die einen sitzen am Tisch und die anderen machen 5000 Höhenmeter am gleichen Tag und haben ganz andere Themen. Oder auch nicht diese Ressourcen, weil man die ganze Zeit am Sport machen ist.

[00:46:19] **Lucian Haas:** Dann habt ihr 2015 nach dem Rennen, das war glaube ich November, habt ihr dann verkündet, wir hören auf, wir sind nicht mehr dieses Supporter Team oder was heißt Supporter Team? Das Team Suites 1. Und alle haben gedacht, das Dream Team ist kaputt, warum auch immer. Was war der Auslöser? Warum habt ihr damals gesagt, wir wollen nicht mehr?

[00:46:39] **Thomas Theurillat:** Für mich war ein Hauptding, ich kann mich nicht ewig verzetteln. Also ich hatte damals dann zwei Kinder. Unsere Firma One Day ist extrem gewachsen. Wir haben im 15 auch gesehen, hey, das ist mega schwierig, bei diesem X-Hub sehr gut zu sein, wenn man irgendwie nebdran noch ganz andere Dinge hat. Und wie viel Zeit kann man da auch irgendwie reinbuttern? Und ich da so an einem Punkt war, wo ich gesagt habe, ich glaube, ich habe das X-Hub jetzt ein bisschen gesehen und wir lieber einen sauberen Schluss auch kommunizieren und dann kann Chrigel einen neuen Supporter suchen und ich kann mich auf unsere Firma und andere Athleten konzentrieren. Es wurde einfach zu viel.

[00:47:24] Und ich finde immer gut, wenn man auch einen schönen Schlusstrich zieht und sagt, hey, das waren jetzt ein paar coole X-Alps.

[00:47:33] Und im Nachhinein haben wir vielleicht nicht so gut kommuniziert, dass das wirklich nur die Sachen sind, die diese X-Alps-Zeit betrifft. Und weil, wenn wir jetzt irgendwie, wir sehen uns regelmässig und im Moment schreiben wir an einem Buch und wir machen viel High-and-Fly und diskutieren verschiedene Dinge und ich finde aber auch gut, wie soll ich das sagen, und ich sage es andersherum, ich glaube, Coaching ist immer dann gut, wenn der Coach sich versucht, so schnell wie möglich überflüssig zu machen. Und wenn man Empowern wirklich wird, heißt das auch, das Gegenüber ist mal so stark, dass es dich nicht mehr braucht. Und ich finde, das muss man in aller Konsequenz machen.

[00:48:18] Und wenn es, für mich war wirklich Ende 2000 oder im Jahr 2015 auch klar, Regel ist so gewachsen, der hat alles drauf, der kann so ein X-Alps gewinnen, da braucht es mich nicht dazu. Also soll er es auch alleine machen und dann habe ich wieder freie Zeit für andere Kunden und vielleicht noch schwierigere Projekte.

[00:48:39] **Lucian Haas:** Nun machst du ja viel, Coaching auch von anderen Sportlern und Extremsportlern, hast auch ein paar, mittlerweile auch ein paar andere Gleitschirmpiloten, die du coachst und sowas. Gibt es da Unterschiede, wo du sagst, hey, Gleitschirmpiloten ticken irgendwie anders als andere Sportler? Also gibt es so typische Sachen, wo du sagst, hey, da ist ein Gleitschirmpilot, warum auch immer anders? Oder was macht das den Gleitschirmpiloten als Extremsportler für dich? Wo ordnest du den ein? Also was ist das Besondere an dem? Ich sehe nicht die

[00:49:09] **Thomas Theurillat:** Gleitschirmfliegerei so als Cluster. Ich sehe einfach Einzelsportler in der Natur. Und da ist sicher das Thema Kommunikation und Eigenverantwortung. Also ob das jetzt ein Bergsteiger ist oder ein Segler oder Pilot, die ticken schon ganz anders wie Fussballspieler. Oder wenn es zum Beispiel auch um Opportunitäten geht, sehr viele Einzelsportler sind einfach auch gut, weil sie maximal flexibel sind. Und es gibt aber auch da ganz viele Reaktionen und Reibereien. Also wenn drei gute Bergsteiger auf eine Expedition gehen, ist jeder auf Gewinnmaximierung aus. Und das beginnt bei Reinhold Messner und diesen Achttausenden, dass man dann irgendwie am Gipfeltag nicht jeden geweckt hat im Zelt, dass nicht jeder auf den Gipfel kam und so.

[00:50:00] Also, man ist so wie in einem

[00:50:04] Gefangenen-Dilemma. Man braucht sich, aber jeder möchte der Held sein, oder? Und dann gehen Leute zu dritt auf den Berg, aber jeder macht auf seinem Instagram ist er alleine auf dem Gipfel und so. Also da gibt es verrückte Geschichten, oder? Und ich denke einfach, diese Gleitschirmflieger, die haben schon früh gelernt, wenn der andere absaut, ist das sein Problem, da mache ich mein Ding weiter. Und während in anderen Sportarten das viel klarer ist, man muss schauen, man beginnt, es gibt viel mehr so dieses soziale Gefüge und auch die Kommunikationskompetenz. Dafür, und das beeindruckt mich, Gleitschirmflieger sind extrem zuverlässig.

[00:50:49] Oder ich würde sagen Piloten. Ich kenne, wenn man zum Beispiel Termine abmacht oder gewisse Dinge abmacht, sehr viele Einzelsportler auch in Risikosportarten haben eine ganz hohe Gewissenhaftigkeit. Auch so im Alltag. Die sind pünktlich, die sind zuverlässig und andere, ja, das fällt uns auf zum Beispiel. Kannst du

[00:51:16] **Lucian Haas:** das erklären? Also woran liegt das? Oder ist das, also was hat jetzt Pünktlichkeit mit Fliegerei zu tun? Klingt erstmal ein bisschen komisch, weil du sagst, Fliegerei muss ich ständig einstellen auf neu. Man kann nicht sagen, ich starte um zehn, weil vielleicht Thermik ist erst um halb elf an und sonstiges. Also da ist ja mit Pünktlichkeit nicht so viel her. Also wie kommt das eine, wie passt das eine mit dem anderen zusammen? Es

[00:51:38] **Thomas Theurillat:** gibt eine große Forschung oder große Forschungsrichtung. Gibt es Prädiktoren, also gibt es Voraussetzungen für Erfolg? Und ganz einfach zusammengefasst gibt es zwei Dinge, Intelligenz und Gewissenhaftigkeit. Also Leute, die gewissenhaft sind und schlau, egal was die machen, die werden erfolgreich. Und ich glaube schon, im Gleitschirmfliegen, andersrum, wenn du nicht gewissenhaft bist, dann wirst du wahrscheinlich auch nicht alt. Dann wirst du nicht mit dieser Selbstdisziplin haben oder dieser Eigenverantwortung, dass du alt bist. Dass du die Dinge richtig machst. Und ich glaube, die Leute, mit denen wir zu tun haben, die sind alle in etwas schon richtig gut.

[00:52:23] Die können schon was und sagen, jetzt möchten sie gerne noch besser werden. Und es fällt mir einfach auf, die bringen das mit.

[00:52:30] **Lucian Haas:** Ist das dann, wenn du sagst, okay, sehr viele Piloten bringen eine gewisse Gewissenhaftigkeit einfach mit. Ist das vielleicht auch etwas, um wieder ganz zum Anfang zurückzuspringen, jetzige Corona-Situation, ist ja auch viel Gewissenhaftigkeit gefragt, um zu sagen, damit komme ich vielleicht am besten da durch. Gewissenhaftigkeit mit ich nehme mich zurück, ich wasche mir ständig die Hände, was auch immer man da als ein Ding nimmt, um zu sagen, ich komme durch diese, wie auch immer riskante Situation vielleicht auch besser durch. Sind dafür vielleicht auch Piloten relativ gut aufgestellt?

[00:53:02] **Thomas Theurillat:** Gewissenhaft sein ist sogar vielleicht noch weiter. Vielleicht ist das auch etwas, was oder diese Sorgfalt, also wenn ich mit meinem Material und mir selber sorgfältig umgehe und, und das gut mache, dann bin ich in der Luft viel besser, aber dann bin ich eben vielleicht auch, sage ich jetzt, in ganz anderen Themen im Tal auch, habe ich auch einen Riesenvorteil. Was ich jetzt eher noch sehe, bei vielen guten Piloten, dass sie, wenn die Fakten stimmen, recht ruhig bleiben können. Also wenn wir zum Beispiel über ein hohes Tal fliegen oder irgendwie wir fliegen worüber was nicht landbar ist, wir sehen aber irgendwie die Flughöhe und wir sehen auch die, wie sagt man, die,

[00:53:49] die Gleitzahl, da können wir auch ganz ruhig sein und sagen hey, das wird jetzt noch dort, uns dort und dorthin tragen. Und ich glaube dieses, weil, weil es eben vielleicht auch vorhersehbar ist. Wir haben, wir wissen etwa wie weit es geht oder wir können über einen langen Wald oder über einen grossen See drüber gleiten. Und ich glaube diese Coolness kann uns ganz viel helfen, während zum Beispiel ein Fussballspieler auch in der 85. Minute nicht weiss, was passiert die nächsten fünf Wochen, Minuten, die sind dauernd auf Strom. Und ich glaube, wenn wir jetzt auch, ich habe zum Beispiel mit einer Firma zu tun gehabt, Anfang Woche, die hat massive Liquiditätsprobleme. Aber wenn die das cool nehmen wie ein Jumbojet, der einen Motorausfall hat und einfach sagt okay, hey, aber die Höhe haben wir ja noch und das ist etwa unsere Gleitzahl und so viel kostet uns jeder Tag, dann wird das wahrscheinlich schon noch irgendwie bis Ende Juni reichen, wenn die Rechnung stimmt, oder?

[00:54:43] Da kann man aber auch jetzt den ganzen Mai gut schlafen, weil man ja weiss, man hat sich einen Plan gemacht. Und ich glaube, diese Art zu denken, das können wir aus der Luft auch sehr gut mitnehmen.

[00:54:55] **Lucian Haas:** Nun ist ja bei Corona aber noch das Problem, also bei der jetzigen Situation und bei dem Bild des ich fliege über ein großes, unlandbares Gebiet und kann sagen, ich habe ja meine Gleitzahl und ich habe meine Höhe und ich komme da jetzt drüber. Gleichzeitig, zur Zeit ist ja Corona so, dass ich sage okay, wir fliegen über ein gewisse Zeit unlandbares Gebiet, aber ich sehe auch noch überhaupt nicht, wo es wieder landbar wird direkt. Also wo du sagst, da reicht meine Gleitzahl, sondern zur Zeit heißt es, vielleicht brauchst du Gleitzahl 1 zu 5, vielleicht brauchst du Gleitzahl 1 zu 20 oder 25 oder 1 zu 50, um am Ende wieder zu der sicher landbaren Wiese oder sowas dahin zu kommen. Was kann man da machen in solchen Situationen, wenn man schon oben in der Luft ist und sagen soll, ja, einfach draufhalten?

[00:55:39] **Thomas Theurillat:** Nein, ich glaube, das ist auch ein guter Punkt.

[00:55:43] Diese berühmte Take-off-Theorie sagt ja den Tatsachen und die Augen schauen. Also wenn ich auch weiss,

[00:55:53] ich habe noch so und so viel Sprit oder so und so viel Wind oder so und so viel Flughöhe, es reicht genau, weiss ich aber auch genau, was mein Job ist, nämlich in den nächsten 30 Tagen einen Aufwind zu finden. Also ich glaube nur,

[00:56:10] wirklich die Fakten sauber anzuschauen und zu sagen, was ist bei der jetzigen Prognose oder eben auch beim jetzigen Nichtwissen, was ist eigentlich klar? Und dann sagen, Stand heute mit diesen Informationen habe ich etwa dieses Szenario und ich denke jetzt nicht über das Thema Krankheit, sondern ich denke jetzt über das Thema Wirtschaft oder die wirtschaftlichen Auswirkungen von der Corona. Weil sobald ich einen Plan habe, auch wenn der mega tough ist, weiss ich, in welche Richtung meine Anstrengungen gehen müssen. Und wenn ich gar keinen Plan habe, weil ich nicht mal irgendwie den Mut habe, den Tatsachen in die Augen zu schauen, dann wird es eben richtig stressig. Das heisst auch, um

[00:56:52] **Lucian Haas:** beim Fliegen zu sein, es kann sein, ich bin jetzt in der Situation, wo ich vielleicht an einem Prallhang bin, ich kann mich gerade noch halten, ich will eigentlich vielleicht weiterfliegen, aber jetzt erst einmal heisst es, ich beiße mich hier fest und fliege nur so lange hin und her und hoffe, dass irgendwann die nächste Thermik noch kommt. Ich kann aber nicht absehen jetzt, wann sie eigentlich wirklich kommt, aber ich muss da halt Durchhaltekraft, Resilienz zeigen oder was auch immer.

[00:57:15] **Thomas Theurillat:** Ja, genau. Und ich glaube, das ist ein schönes Bild, wenn ich es schaffe, mich auf das zu konzentrieren, was ich beeinflussen kann. Wenn ich eben zum Beispiel sage, die Sonne ist nicht da oder die Thermik nicht da, was ich jetzt machen kann, ist entweder Top landen gehen und warten oder ich kann hier einfach noch eine halbe Stunde sauren und ich konzentriere mich auf das, dann bin ich wieder bei mir. Dann bin ich bei dem, was ich beeinflussen kann. Ich kann dann auch sagen, jetzt saure ich noch links und rechts und dafür esse ich mal in Ruhe mein Sandwich oder mache ein schönes Foto. Und dann bin ich, in meiner Stärke oder in meinem Thema und bin am Tun. Während das Gegenteil ist ja, ich Sorge mich um Dinge, die ich nicht beeinflussen kann, was mich früher oder später in so eine Opferhaltung,

[00:58:01] Mindset reinbringen wird. Ich bin Spielball von irgendetwas, das ich nicht steuern kann. Und das ist das, was beim Mensch sehr viel Stress auslöst. Gut, Thomas.

[00:58:12] **Lucian Haas:** Ich würde sagen, das ist ein guter Abschluss, um damit die Leute in dieser Corona-Zeit jetzt einfach damit weitergehen können und das als Gedanken ins wie kommen sie soren quasi, können sie jetzt durchhalten, um dann demnächst wieder die nächsten wirklichen Höhenflüge anzutreten. Ich danke dir für dieses super interessante Gespräch. Ich gehe davon aus, dass viele Leute sich daraus was rausziehen können. Und ja, wünsche dir auch bald wieder durchstarten mit anderen Projekten, die dann bei dir noch alle anstehen.

[00:58:40] **Thomas Theurillat:** Sehr gerne. Sehr vielen Dank auch für die spannenden Fragen und lieber Gruß aus der Schweiz hier aus Intlagen. Danke. Danke dir.

[00:58:54] **Lucian Haas:** Das war Thomas Theurillat im Gespräch mit Lucian Haas. Wenn du mehr über die Coaching-Angebote von Thomas erfahren willst, so empfehle ich den Blick auf seine Website www.oneday.ch. In den Shownotes zu dieser Podcast-Folge auf meinem Blog Lu-Glitz sind auch noch einige Links zu Videos und Texten über die Zusammenarbeit von Thomas Theurillat und Chrigel Maura zu finden.

[00:59:19] Zum Ende hin noch ein Hinweis in eigener Sache. Die Folgen der Corona-Pandemie stellt viele Menschen vor neue Herausforderungen. Unter anderem erlebe auch ich als freier Journalist schon Auftragsrückgänge. Noch ist das nicht dramatisch, aber umso wichtiger ist es mir zu erwähnen, dass ich die Inhalte meines Blogs Lu-Glitz und den Podcast Podz-Glitz zwar frei zur Verfügung stelle, aber nicht grundsätzlich verschenke. Wenn dir also gefällt, was ich mache, wenn du aus den vielen Infos und Interviews Freude und Nutzen ziehst, dann freue ich mich über deine Unterstützung für meine Arbeit. Wie viel du als Förderbeitrag geben willst, bleibt ganz dir überlassen. Wer sich unsicher ist, dem empfehle ich als unverbindlichen Richtwert einen Euro pro Podcast-Folge und zwei Euro pro Lesemonat

[01:00:04] auf Lu-Glitz. Zahlungen sind ganz einfach per PayPal oder Banküberweisung möglich. Die zugehörigen Daten findest du auf der Website von Lu-Glitz und zwar dort auf der Seite Fördern. Jetzt bleibt auf jeden Fall gesund, gleitet durch die Corona-Zeit und lässt uns alle fest die Daumen drücken, dass wir lieber früher als später mal wieder in die Luft kommen. Ciao.

English

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

Show notes

In the Corona crisis, the virtues of a paragliding pilot can be of further help. A conversation with the psychologist Thomas Theurillat. Not only about Corona.

The Swiss Thomas Theurillat made a name for himself in the paragliding scene when, in 2009, he completely redefined the role of a supporter during Chrigel Maurer's first X-Alps victory. He was not just a driver, cook, water carrier, organizer, etc... Even during the preparation, he was also Chrigel's psychological coach, who helped him break down the goals for the race in his head into systematically implementable tasks.

Since then, Chrigel has been the dominator of all X-Alps races, and Thomas has a reputation for being a kind of mental magician, not just for top performances in paragliding. With his company One Day in Interlaken, he also helps other athletes, companies, and private individuals today in recognizing the feasibility of their visions.

When I first approached Thomas Theurillat as a guest for an episode of Podz-Glitz, I still had the idea of having him tell me a lot of background and anecdotes from his X-Alps adventures with Chrigel. But then the new Corona virus came along and grounded the paragliding world as well. So the idea to spontaneously and jointly realign the focus of this podcast was born. Because the Corona crisis with all its consequences is a challenge for everyone. And a Mental-Coach can provide inspiration with the right questions to get through this time better.

Of course, the conversation also revolves around paragliding, and not in a small way. Thomas explains why some typical virtues and experiences of a pilot are so valuable right now. It is about, among other things, what enduring the Corona times has to do with a flight over unlandable terrain, and how to maintain your confidence there. And of course, insights that Thomas gained during his time as an X-Alps-Supporter together with Chrigel Maurer are also discussed.

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

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

Music for this episode:

Wanderlust by Nomyn <https://soundcloud.com/nomyn>

Creative Commons — Attribution 3.0 Unported — CC BY 3.0

Free Download / Stream: <https://bit.ly/wanderlust-nomyn>

In the Corona crisis, the virtues of a paragliding pilot can help us further. A conversation with performance coach Thomas Theurillat. Not only about Corona

The consequences of the Corona pandemic present many people with new challenges. Among other things, I am also experiencing a decrease in commissions as a freelance journalist. It is not dramatic yet. But it is all the more important for me to mention that although I make the content of my blog Lu-Glitz and the podcast Podz-Glitz freely available, I am not fundamentally giving it away for free.

Links:

- www.oneday.ch: <http://www.oneday.ch/>
- Youtube video: <https://www.youtube.com/watch?v=TVsFpPheVb8>
- DHV-Info (pdf): https://chrigelmaurer.ch/wp-content/uploads/2017/01/DHV188_018_020_theurillat.pdf

- Extreme Teamwork (pdf): <https://www.oneday.ch/downloads/extreme-teamwork-maurer-en.pdf>

Source: <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/03/podz-glidz-25-corona-coaching.html>

Transcript

[00:00:03] **Thomas Theurillat:** And now we're all, really the whole planet, heading into an expedition or an adventure completely unprepared. Even so, you can take the time to think, hey, what would be cool to be able to talk about at the end. And if you've ever thought of something like that on your own, or if you've ever considered something like that, it gives you a lot of strength.

[00:00:37] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:40] **Thomas Theurillat:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:44] **Lucian Haas:** Today with Thomas Theurillat and Lucian Haas on the mic.

[00:00:52] The Swiss Thomas Theurillat made a name for himself in the paragliding scene when he completely redefined the role of a supporter during Chrigel Maurer's first X-Alp victory in 2009. He wasn't just a driver, cook, water carrier, organizer, etc. Even during the preparation, he was also Chrigel's psychological coach, helping him break down the goals for the race in his head into systematically executable tasks. Since then, Chrigel has been the dominant force in all X-Alps races. And Thomas has a reputation for being a kind of mental magician, not just for top performances in paragliding. With his company OneDay in Interlaken, he also helps other athletes, entrepreneurs, and private individuals today in recognizing the feasibility of their visions.

[00:01:40] When I first reached out to Thomas Theurillat as a guest for an episode of Podz-Glidz, I still had the idea of him telling me a lot of background information and anecdotes.

[00:01:52] But then the new coronavirus came along and grounded the paragliding world as well. So the idea to spontaneously and collectively refocus this podcast was born. Because the corona crisis with all its consequences is a challenge for everyone. And a mental coach can provide appropriate questions and prompts to help people get through this time better. Of course, the conversation also revolves around paragliding, and not in a small way. That's how Thomas Theurillat tells it. Thomas, why some of the typical virtues and experiences of a pilot are so valuable right now. It's about, among other things, what enduring the corona period has to do with flying over unlandable terrain and how to maintain your confidence there. And of course, insights that Thomas gained during his time as an X-Alp supporter together with Chrigel Maurer are also discussed.

[00:02:47] Thomas, we're living in a time with the new coronavirus. The world is in crisis mode and has to limit its freedoms. And we have to, too. We're not allowed to go paragliding anymore. And that's for a time that might not even be foreseeable right now—as to when things might change again. This idea is frustrating for many people. How are you dealing with that?

[00:03:11] **Thomas Theurillat:** I don't even know if it's frustrating for that many people.

[00:03:16] For me, it's actually just exciting to see how the topic of change—which interests me a lot—works now, let's just say, on a global scale. Often, changes happen because one person wants to change something, or because a company or a sports club says, "We want to develop something from within." And now, as a whole planet, we are challenged to deal with this news as quickly and as well as possible. And it's not just a matter of "being allowed to," like for example, there were many changes, such as digitalization or WhatsApp, or things like that, which spread across the entire planet. But those were only pleasant and had no costs. And now, a topic like this comes along,

[00:04:04] that covers the entire planet. But above all, it comes with costs.

[00:04:08] **Lucian Haas:** Yes, but it also has to do with the fact that, at least at first glance, we have to significantly restrict many of our freedoms that we've enjoyed so beautifully until now, at least for a while. Because it means, okay, maybe you're not allowed to go out anymore. You're not allowed to go out. You're not allowed on the mountain. You're

not allowed to go paragliding and stuff like that. Isn't that frustrating?

[00:04:28] **Thomas Theurillat:** That's true. It certainly involves a lot of restrictions. But I think these restrictions are just like a first reflex. When you don't know something, the first thing you do is hit the brake.

[00:04:41] And I think that us stopping everything right now isn't just directly because of this coronavirus, but it's just that everyone is being asked to do something and then you just stop for a bit. But I think if someone were to start a single-handed circumnavigation of the world right now, that wouldn't change anything regarding corona, for example. He can do that. Or I think there are also a few people who are currently up in space or in Antarctica at a research station. Corona probably doesn't even exist there yet and they're just carrying on as normal. So I think this restriction is our society. Because we're stressed, we just stop everything. But I can imagine that people realize that staying at home constantly is also unhealthy and then you find a good balance again somewhere.

[00:05:34] **Lucian Haas:** But if I'm sitting here as a paraglider pilot and see that the sun is shining over there in the Hinterlaken too. I'm looking out here. I've had beautiful blue skies for days. Okay, the wind is sometimes a bit strong, but it's still basically at a point where you'd say you could maybe go flying.

[00:05:49] But now I'm sitting inside. Okay, I can go out, enjoy the sun and all that. But at the same time, what's actually bothering me deep down, what I really want to do, I just can't do right now. And yeah, how do I get out of that? I mean, out of this maybe negative cycle where I'm like, hey, shit, everything is shit.

[00:06:08] **Thomas Theurillat:** Yeah, and I think there are many others who, for example, have football, and football is very, very important to them. And now there probably won't be any football matches for at least the next three months or so. Yeah, that's difficult.

[00:06:26] What might help is understanding the significance of it a bit. Like, is it about freedom for me, or is it about being out with friends? And can I still do that if, I don't know, I exchange things virtually with my flying friends, or can I say, okay, I can't fly right now, but I finally have time to put my thousand photos together into a good document. I think flying is so crazy because it touches us and excites us so much. And maybe you can celebrate that excitement in a different way this spring.

[00:07:11] I personally have a lot of photos, and I've always told myself I'd make a photo book so I can show it to my kids or to people who don't fly. You suddenly have time for new things, don't you? Or I've wanted to learn the handstand for a long time, and when the flying weather is good, I actually never have time for things like that. Now it's perfect. Have you already started learning the handstand? Yeah, of course. And how far along are you? I'm at the point where it's irregular, but when it goes well, I can do 30 seconds.

[00:07:41] **Lucian Haas:** Well, you're a coach who works a lot with athletes, including extreme sports athletes. You just mentioned a single-handed sailor—the kind who sails around the world alone and such. You talk to people like that too. Are there things where you'd say, from this mindset of the athlete, the extreme sports athlete, there are things we can learn from that can be applied to the current time with this coronavirus, or what can be brought into everyday life from the mindset of the extreme sports athlete?

[00:08:11] **Thomas Theurillat:** Yes, I'd even say three things. And one is that almost practically all nature athletes I know are very good at self-leadership. That is, they can manage themselves well. Whether it's in small things like eating regularly or setting good seasonal goals for themselves. And I believe that how you lead yourself is something that's particularly relevant right now with home offices or self-employed people who don't know how to deal with all these complex topics at the same time. You can learn a lot from that. Then I think many nature athletes are very good at switching from complaining to taking action.

[00:09:00] They do complain too, but relatively briefly, because maybe there isn't much time during a storm or because you're often alone in nature and no one is listening. How do you get from this victim mentality to "I'm getting back on my feet" or "I'm doing something"? And the third thing I find interesting is this concept of hardiness. So, how can I see a very complicated or hopeless situation as an opportunity? And say, okay, hey, a normal person might see the problems first, but someone who is mentally strong or perhaps has that extreme sports personality sees a lot of great challenges in

there too.

[00:09:39] **Lucian Haas:** Is that something that also defines the character of an extreme athlete? Like, that they're constantly seeking out challenges, but also saying, okay, I see the opportunity in every negative challenge. Is that what makes someone a successful extreme athlete, an extreme athlete? I

[00:09:55] **Thomas Theurillat:** I sometimes don't know how important personality is, because personality is something more stable, like maybe height or hair color. That stays the same for a relatively long time. And yet, there are people who suddenly find access to this sport somehow. That means it's not just personality, but also something you can learn or develop. And there are also people who are very successful extreme athletes for years. And then they step back and are still great people and have a good personality, but they don't live it anymore. I believe that sport—or, I'll say it now, sport in nature—has a lot to do with learning and behavior. And it's not like you are one or you're not.

[00:10:42] And anyone can become that, I'd say.

[00:10:46] **Lucian Haas:** Now we talk a lot about extreme athletes. But many paragliders are also just completely normal people who go paragliding. Would you still say that there are, so to speak, special characters among paragliders? Or would you say that paragliders, because of their attitude—the fact that they dare to do things like flying and other stuff—are perhaps even more capable of making something productive out of situations like the current one with Corona?

[00:11:12] **Thomas Theurillat:** Yes, well, I would say that paragliders impress me because they can sacrifice or invest so much for their goals and their dreams. So, if you imagine someone sitting in a leg bag for eight hours without being able to eat properly or go to the bathroom, just to reach their mileage—you have to be able to do that first. Or maybe pushing through unpleasant situations and letting yourself be shaken for a few hours. And I believe that if you also know, hey, I can do this for a goal, and you notice during the day, or in everyday life, or in this Corona situation, I only see problems,

[00:11:58] You can also take a look and ask yourself, yeah, do I even have a goal? And I think if you can maybe do something, I'm saying now, better than others during this time, I think it's worth considering what I actually want to be able to tell people, for example, in the autumn. What do I want to say after this Corona story—and we don't know how long it will last—but what do I want to maybe say about this spring in the autumn? And not just as an entrepreneur with, ah, I made this and this strategy adjustment, but maybe also as a father. What would make me proud, how I provided stability for my family in this crisis? Or as a family member, how did I react towards my parents and my siblings?

[00:12:43] Or also, what can I learn about my own personality during this completely crazy, unprepared time? Yes. I think this leap in time—putting yourself at the end and thinking about what you want to be able to tell at the end—can give you a lot of strength. And that's maybe something every mountaineer does. He flies to Nepal, wants to climb the 8,000er, and somehow writes down what he wants to tell on the flight back. What he did, how he did it, what he didn't do. Whether health is more important than the summit or not, and he writes those things down. And now we're all, really the whole planet, going into an expedition or an adventure unprepared. You can still take that time and say, hey,

[00:13:30] what would actually be cool to be able to tell about it at the end? And if you've ever thought about something like that alone, or if you've ever considered it, it gives you a lot of strength. And I find it quite funny, with this X-Alps story, I think we've thought a lot about that 2009 situation lately, when we went to the X-Alps for the first time and really didn't know what was coming. But we already had, for example, a three-page document of what we wanted to tell each other in Monaco. And I still remember it, Arial 12 font, I still have it; Regel knew exactly what he wanted to tell in Monaco. Most of us had no idea, but we already had such a clear vision of the goal.

[00:14:15] And something like that can actually give you an incredible amount of strength in any adventure.

[00:14:21] **Lucian Haas:** If you're in a lockdown right now and saying, "I can't fly," is there still something you could say, like, from this time I can also... from basically this extreme situation we're experiencing right now because we have to do things so differently than usual... is there something you can take away from that which I can say, "I can use this later for my flying just as much"? Like, can I learn something from this now that I can then apply when I'm up in the air?

[00:14:49] Hmm. So

[00:14:53] **Thomas Theurillat:** I think we can maybe first observe, before we immediately learn how I function when things don't go according to plan? Am I someone who first hits the brake and says, I'm not doing anything at all? Or am I someone who quickly looks, yeah, what are the others doing? And also asks around, how do you do it? Or looks for advice? Or am I someone who defines it for myself? And says, okay, I'm setting a goal for myself for this period. I think we will, or we have to, get to know ourselves very well very quickly during this time and find out a bit how I tick? Also, what do I need?

[00:15:39] And what doesn't work for me at all? Personally, for example, I only check the news once a day at noon. One website. Because I think that's it; I also have this book, *The Art of Digital Living*, which did me a lot of good in terms of thinking clearly, even though we actually constantly have too many news stories. And I probably don't check the weather much at the launch site either, because I have the feeling it won't get any better if I have seven models,

[00:16:11] I focus—so I dial back the news completely. I don't have to click on the world's suffering ten times a day. I have more time and a clear head for the rest. That's how I function, and others are perfectly happy being online all the time and knowing everything. But I think learning and figuring out what I need, how I tick, or how I protect myself from certain things—we can certainly do that now. But that might have more to do with life and only indirectly with flying.

[00:16:42] **Lucian Haas:** Well, for many pilots, especially cross-country flight pilots and the like, they might have set a lot of goals for the season. And now they can actually say very early in the year, my entire season's goals are basically down the drain. Namely, I'm grounded for the best cross-country flight season. That beautiful spring where I had planned that great triangle or something else, that's not going to work anymore. How can you flip the switch in your head and say, hey, I'm going to make something positive out of this?

[00:17:09] **Thomas Theurillat:** I'm completely fascinated by how ski racers deal with race delays. You're standing there at the race, having already had breakfast at five o'clock because you know you're supposed to eat your carbohydrates two or three hours before the exertion. You're standing at the ninth start, there's fog somewhere, the race director comes over and says the start is delayed by an hour. And there are some who just fall apart because they were already in that tunnel in their heads, in that competition countdown. And others just put on their down jacket, go somewhere to have a hot tea, and say, "Well, okay, someone wins an hour later, the fastest wins. That still applies in an hour." And I think, here is really,

[00:17:55] There's this great term, overthinking. It means you're thinking too much.

[00:18:03] And so, purely technically, our agreement is valid until April 19th. It's also possible that one could still have a great

[00:18:14] So, purely meteorologically and technically, there's still a lot possible. And the other thing is that you have goals and it's just not working out right now; I think we can reframe that a bit and say, hey, what kind of luxury problems do we have? As paraglider pilots, all the professional Olympians have trained hard, did their build-up training in November for the muscles they need in the 21st, right? So, I think as athletes, you could maybe also look at what other athletes who also have to make a living from it have. It's completely different issues. I also think, for example, everyone who has sponsors makes a deal with them in November. You give me money, I give you something...

[00:18:59] Wake-up results or attention. And of course, that is much, much harder than if you're not flying your 200 triangle now, but only in the 21, right?

[00:19:08] **Lucian Haas:** Because their very livelihood is basically being taken away, because then sponsors say, "Hey, we can't pay you because there's no consideration."

[00:19:16] **Thomas Theurillat:** Yeah, or that it might not even be regulated at all. I mean, I spoke to someone yesterday who got a lot of money for a sailing ship. Now the sailing races aren't happening on the Atlantic. So, yeah, give the money back. But he used that money to build the ship in the winter. So, these are just new questions that you might—I'm saying this now—not even ask as an individual athlete with a very intrinsic goal. Or I don't know if a lot of football clubs will somehow go bankrupt and won't be able to field all their teams in a Bundesliga or something in a year's time.

[00:19:52] **Lucian Haas:** But those are all questions we don't even have to answer yet today.

[00:19:55] **Thomas Theurillat:** can. No,

[00:19:55] **Lucian Haas:** no. But

[00:19:55] **Thomas Theurillat:** I just want to say, when you see yourself as an athlete with your goals, or how difficult it is to achieve them, I always find it helpful to zoom out a bit and look at where I stand as an athlete compared to other athletes. And then you see, others might have much bigger... we paragliders don't even have this whole "date" issue, or rarely do; we just have good days and then we can fly, or most of us go to competitions. But I think there will probably be many good days left this year. It's not like the Olympics were canceled or the ten best "hammer" days of the year were scrapped. It's not that far gone yet.

[00:20:37] **Lucian Haas:** Well, for the athletes, the big competition flyers, it might be something like, "Oh, the Superfinal was cancelled." All the upcoming PWCs are now in question. Who knows if the European Championship can even take place, and all that sort of stuff. So, basically, those questions do arise. But maybe let's put the Corona topic aside for a moment and talk a bit about you, or rather your story. You became known in the paragliding scene as a sort of congenial supporter of Chrigel with the X-Alps. In 2009, he was the first. How did you two, both of you, actually meet back then?

[00:21:12] **Thomas Theurillat:** That was actually very, very simple. It was through my wife Judith. She was doing Akrofliegen in Mürren back then. That's in the back of the Lauterbrunnen Valley. And in this Lauterbrunnen Valley, there's actually something special: the base jumpers and the paraglider pilots have the same landing field. And that leads to you keeping a good eye on each other, to being in the same gondola—the test pilots and Chrigel was still testing back then, and I was skydiving. You inevitably get to know each other that way.

[00:21:57] And so it was in the summer of 2008, that was exactly it. I was at the end of my psychology studies. I was very interested in industrial psychology and sports and at the same time did a lot of skydiving. And I had regularly received the selection for the X-Alps and just knew a bit about what the X-Alps is, but I had no plan at all on how he was supposed to do it well. And I had no plan at all. I remember, I had a long break in my paragliding and hadn't been on a paraglider for like ten years. And then we thought, well, he can already fly great, he doesn't need anything extra. And maybe the other thing, like how to set up such a project or, above all, how to do the preparation well with good simulation,

[00:22:48] that wasn't really common at all in that X-Alps scene back then. And I brought that into it. You

[00:22:55] **Lucian Haas:** but back then you weren't working as a coach the way you do today, was that basically with, was that the start of your coaching career, so?

[00:23:05] **Thomas Theurillat:** Even back then, during my psychology studies, I already knew that I enjoy developing people or organizations. And I was very much in a business context. But it was already very clear to me that it's completely stupid to separate sports and business. I don't really distinguish between them when someone is there, whether they're an athlete or an entrepreneur. I think on many topics, you don't have to separate work psychology and sports psychology, but for example, goal setting or things like that. It works exactly the same way. And that's why I think even in hindsight, when we look back at this X-Alps story, I sometimes have to laugh with Triggel because I

[00:23:59] I didn't see this as a sports project at all. And I think what we did had very little to do with sports. We looked at it more as a project, where we, for example, thought about high average performance. You don't have to deliver peak performance like an athlete; if you can just achieve a high average speed, then you win the thing. And we thought about how we can get a high average? And that is exactly the same in every factory and in every sales department. You don't even have to be great, you just have to get a high average every day. And whether it's a McDonald's branch or an insurance salesman or an X-Alps participant, if you can influence that average.

[00:24:47] So, and that was somehow back then, we calculated it with Alex Hofer—I don't remember the exact figures anymore—but he was somehow at a daily performance of, I think, 113 kilometers. And if you can just manage that every day, then you win the X-Alps. And we somehow knew we had to get 117 per day, then we've got the thing. And at

the first meeting, I remember exactly where it was, I mainly took out the calculator and looked at what he actually had to be able to do. And we had these key figures and basically built the whole thing around those numbers. They are

[00:25:25] **Lucian Haas:** Were those the things you brought in? Or did Chrigel himself come along and say, "Hey, I think I need to work on my average speed"? Or were those the ideas you brought in from your psychology perspective? And where you basically got Chrigel on the right track, so that he could also think in that direction?

[00:25:43] **Thomas Theurillat:** Yes, I'd even say there's a third thing. I didn't even know what was being asked for. So I think we have together—and I think that's the important part—in a team, there's always the one, the other, and then there's the team itself. Just like in a good band, you might not be able to say who invented the song, but you just jammed together. At the beginning, I didn't know at all what his goal actually was or what was being asked for. And we figured that out together. And then I could already—I'm talking about the operationalization, the implementation of a goal—there's a lot of knowledge there, and I think even during a race or during a paraglider flight, there are many ways to keep that going.

[00:26:35] So, for example, if you have an individual success cockpit, or I also remember very well, Seiko Fukuoka wanted to fly 400 kilometers for the first time in Australia. And I remember, she was hanging in her harness in our office and we developed how she could fly a 40-kilometer average for 10 hours. Because that's actually the issue, isn't it? This implementation—I know what I want, but how do I lead myself for 10 hours so that I don't just fly fast enough, but really as fast as possible at all times, even when it's uncomfortable? How do you do that? And I think sports psychology can handle things like that.

[00:27:20] **Lucian Haas:** And how do you do that? I mean, how do I stay right at the limit of my comfort zone for 10 hours straight?

[00:27:28] **Thomas Theurillat:** Yeah, I think in Germany it's quite simple. You can practice on the highway. There's like a cruising mode, maybe 120, 150, depending on the daylight and the car. There's a speed where you can drive for longer. And then there's this speed where you really have to push yourself. You have to press a bit harder than you normally would. Or you can do it on a bike, on foot, or on a stationary bike. There are these thresholds. You say, if it's purely physical, it's threshold power. So, where is the point where I really have to exert myself?

[00:28:04] And I think once you figure out, even for a short time, how intense it is, there's an individual factor involved. And I don't think this is just about flying in accelerated mode. It applies to answering emails or things like that too. You can say, "Hey, I'm going to get through, I don't know, this many emails in one hour." If you make yourself consciously aware of that, you can be more efficient.

[00:28:29] **Lucian Haas:** But you really have to train for that. You say, okay, now you're going to drive on the highway for an hour at 150 and try to maintain that as your average. And then you have to be able to do that for three hours.

[00:28:39] **Thomas Theurillat:** Yeah, or I'd say you have to notice, maybe during a workday or on the highway or when flying, that I'm like, or I have this gear shift. I eventually fall back into this cruising mode. I fall back into a pace that makes perfect sense because it's comfortable. And if you look at people who, for example, work in a factory...

[00:29:05] or hikers who are somehow on a pilgrimage, they have this, this good rhythm, this good stride. That lasts over a long period of time. And that's great if you know it, but you don't win anything with it. And then you just have to find some kind of trick, how I get from this, I'd say, from this work pace into record pace and how I can push myself. And I think, maybe, to get back to myself, alone, that you have to think and think, what is a good pace? Or what does an optimal day look like?

[00:29:45] And I can quickly do a simple calculation now. If you walk or fly ten percent faster for one hour, that's quite strenuous. For example, driving 132 instead of 120 uses a lot more fuel and so on. But you only gain six minutes.

[00:30:04] If you tie your shoes six minutes faster in the morning, get something ready faster, or somehow charge your phone while on the go or do something like that, it's much easier to save six minutes than to be traveling six minutes, ten percent faster for an hour. And I believe that efficiency isn't just about pushing yourself harder, but also about knowing all those time-wasters very well and looking at where I'm not making them. That means you have to switch off the

time-wasters? You have to switch off the time-wasters, or now also fly ten percent faster for three hours during the cross-country flight, which is difficult. But starting 18 minutes earlier, that's much easier.

[00:30:48] **Lucian Haas:** At least if I then catch the thermals and actually get up, and don't end up back on the ground 18 minutes earlier.

[00:30:53] **Thomas Theurillat:** Yeah, exactly. But there are also people who stand at the launch site for so long that they only see it's time to climb when they've already seen the 20th one, instead of just being brave and saying, okay, that's enough, I can take off from here now.

[00:31:07] **Lucian Haas:** A few questions back. You used a nice keyword, "success cockpit." What exactly is that? I mean, how can a pilot, who normally has a cockpit in front of them with instruments and all that, have a success cockpit? How am I supposed to imagine that?

[00:31:26] **Thomas Theurillat:** Actually, a success cockpit is nothing more than a mirror. Because we know all the time what's going on with the devices around us. I know how much battery my phone has. I know how much gas my car has. I know, somehow, how much reception my GPS has. I always get feedback about myself through devices. But I often don't know how I'm actually doing.

[00:31:53] And a success cockpit is something you think about during coaching: which indicators, which three or four things do I want to know about myself? For example, it could be how much energy do I have? How fit am I? Tomorrow, I'm doing a coaching session for people in the hospital for the next 100 days, and they will take a moment every morning to think about: how fit am I actually, right? But it can also provide feedback. Am I actually thinking with my head right now? Like with a gear shift. When I'm driving a car, I always know which gear I'm in, I know that. But in aviation, there are people who are sometimes overthinking things a lot. And sometimes they switch off their heads and they actually fly with their heart or their intuition.

[00:32:42] And a success cockpit is actually the idea of me thinking: if I were a machine, which three or four displays do I need to have to know that I'm operating in my best version? And what's interesting is that so many people have a sports watch. Even if you're running a marathon or just in everyday life. They know, for example, how fast my heart is beating. People who are diabetics have a very good sense of what my current blood sugar level is.

[00:33:12] But how I'm doing mentally—for example, am I feeling cool or stressed? Very few people know that. People who trade on the stock market, for instance, know that well because they are trained for it. Or certain airline pilots, who know if they're leaning back against the seat or nodding their upper body forward under stress. But if I say, a normal paraglider pilot makes a huge difference if they also check in with themselves, how am I actually doing? Should one then...

[00:33:44] **Lucian Haas:** Do you have to do that before every flight? Before takeoff, you say, hey, I'm looking at my instruments, okay, the device is charged, GPS reception is there, XCTrack is running, and all that. And then you say, what's my brain doing roughly? Like, what's it like? How full is it? Or rather, what's my own energy status with my body and so on?

[00:34:05] **Thomas Theurillat:** That's a very good question. I think taking a small moment of self-awareness at the start brings an enormous amount. And I don't think it's even just about mental aspects; it's also about things like, am I full? Am I hydrated? Have I eaten and drunk enough? Or it's also about things like, do I still need to use the bathroom? Or very banal things? And in stressful situations, you forget all of that. And then there are surely two or three more questions that can contribute a lot to clarity. For example, do I have to prove something to someone today? Am I doing the flight for myself and is it good if I'm satisfied? Or am I in a conscious or unconscious competition situation?

[00:34:53] Do I have to beat my colleagues now? Or is there also a club championship today? Or will I have a problem if I somehow upload this into the XContest and this and this number is standing there? So, who am I doing it for? And I also think that if you know, hey, today I want to show everyone, it's very useful to make that clear to yourself. Because then you fly differently too? Yes, or because that has, for example, a huge influence

[00:35:19] on the decisions or even on the motivation. Because there are, I know so many people who always tell me they find it so bad with the thermals and how it shakes you. And then you can ask, why are you putting yourself through that, right? Because if they know why they're doing it, they can make much freer decisions about whether they want to do it. You can ask yourself, do I want this? But if you don't know at all why you're actually doing it or if you have to endure it because everyone else is doing it, then that surely becomes important. And maybe also in other activities now; for example, in Switzerland, there are relatively many accidents in the mountains. So that's three per week. Three fatal accidents per week.

[00:36:06] And with these mountain accidents, including avalanche accidents, it's very interesting that it's rarely a lack of knowledge. They always knew it was dangerous. But for some reason, they wanted to do it anyway. And I think the same applies to paragliding: if you're very clear about what your motivation is, what drives you, and how you feel, then you're basically much freer mentally because you've already asked yourself those difficult questions in the valley or on the ground, and they don't just pop into your head up there while flying.

[00:36:39] **Lucian Haas:** Are there also questions I should be asking myself while flying? I mean, one thing is basically before the takeoff, where you say, I'll do an instrument check and a mental check for myself. What other questions might be important during the flight that I could visualize?

[00:36:55] **Thomas Theurillat:** I just know what works well for a few people. A good question is, am I in this ideal state of performance? That was, for example, last summer with Patrick von Känel on the Vario. Just a question like that. ILZ, right? So, am I in the ideal state of performance? And if he notices, no, I'm not, he can somehow change it. So you can practice that too, either taking the gas off a bit or eating more or breathing better, or somehow understanding what's currently preventing him from flying freely. Then there are other questions, other people, where the topic of breathing and relaxation actually helps. They're just chronically a bit too tense. So if they constantly pay attention, for example, to loosening their hands on the grip or sitting in the harness with a really relaxed back, then they're just cooler and fly accordingly better.

[00:37:54] And I think that's the really exciting thing about the mental side. People function very individually there. So, if you look at a launch site, for example, everyone else probably has different shoes on, right? Because everyone else has different feet and that's completely okay. You might have the same glider or the same vario, but everyone has different shoes. And the mental side is also very individual. One person needs more pressure and is especially good when they have the knife to their throat and are about to drown; then they pull themselves together and perform well. The other is more stressed and needs relaxation. The third might need a friend who provokes them and says, "Today you're going to go wild again," and that gives them, like, a nudge that makes them have their best flight today.

[00:38:42] There are people who are perfectly fine without expectations. So if they think it's not going to take off anyway and they're just going to scratch around a bit, they don't expect anything and then they fly amazingly well. And if they expect a lot, they fly poorly, and they benefit a lot from clarifying their expectations. What kind of person are you when it comes to paragliding? For me, it's very important to fly alone. Because I'm around people a lot otherwise, or maybe I'm working, or if I'm coaching people for example and we're at the launch site and we're making sure they have a great flight, then I have to let them go and fly for myself, otherwise it's like a transport flight for me.

[00:39:28] So, for example, I always go up to the four-thousand-meter peak with people, and then I lead them to the summit, and we make sure they have a good start, but sometimes it's also difficult with the wind or something, the air is thin, and nerves are sometimes frayed. When they're all in the air and I'm the last to take off, I usually sit down for another ten minutes so that it becomes my flight too, because otherwise, I'm in a service provider mode and just fly the way I'm told.

[00:39:58] And actually, I prefer to walk to the launch site alone and fly for myself. That's when I can fly well.

[00:40:06] **Lucian Haas:** You're a coach and you basically take this coach, you always take yourself along. So how much of this psychology and these questions and goals and everything else—all those tips you have for others—how much is the little Thomas always standing next to you, like this psychology-Thomas, where you're coaching yourself? Does that happen to you constantly too?

[00:40:28] **Thomas Theurillat:** Actually, I can switch it off quite well. For example, I can switch it off at home at the table with the kids. I'm just there, or I practice being completely authentic. For instance, even when something upsets me. I don't want my children to always have a self-regulated father or anything like that; if I find something bad, I say it pretty directly. And I can set aside this coaching role quite well. And the other thing, which I also find really interesting, is that I feel

[00:41:06] I often just find that helpful, not annoying. For example, if I'm somewhere and there's a difficult conversation, or if I'm somewhere and I don't know what to do myself right now, I think it's extremely great that I have these tools again and can say, for example,

[00:41:25] That was such a good example just now, for instance with this Corona situation, which has hit me and our company very hard in the last few weeks. That I'm also used to immediately separating facts from emotions and saying, what are the actual facts? And now, what is my feeling about it? And that's not a trade-off, but these are two building blocks and you can actually do something with them. And that often makes me very capable of taking action.

[00:41:53] **Lucian Haas:** Can you coach yourself well, or is it actually to the point where you'd say it makes sense to always have an external coach?

[00:42:03] **Thomas Theurillat:** So, I'm very lucky that the people who work with us at OneDay, first of all, have to do coaching in order to work here, and I'm usually the client. And I also believe that coaching is completely overrated. I mean, if a good or attentive counterpart asks a good question, that's already coaching. It's not just the people who have somehow read those ten books or have that specific training who are coaches. That happens very often. Just like with leadership. There are many people who lead others even though they aren't in this conscious leadership role. And it always helps. I think having a counterpart always helps.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Let's jump back a bit to that time with X-Alps, you and Chrigel together. Are there things from this collaboration and from going along with Chrigel and everything else, things that you personally took away as something positive or that you really learned? I mean, with Chrigel, everyone sees it from the outside and says, okay, he's probably learned many systematic questions through this coaching and supporting and all that, and now other teams are trying to implement that in the same way and stuff like that. That gets copied. What did you personally take away from this collaboration with Chrigel?

[00:43:25] **Thomas Theurillat:** So, I think a lot, on many different levels. For me, it's two things. One is really that the person opposite you decides how much coaching they need. You can offer a huge toolbox, but the other person might not need anything at all, or just a screwdriver, or they take out something specific. And I think that, for me, was clear again—for example, in 2011 when the weather was so bad—you always have to organize it so that the athlete or the client chooses what they need and whether they need anything at all. You can't just coach someone when they're simply saying, "Everything's fine, I'm running along this road and I think it sucks, and it's also okay that I think it sucks."

[00:44:16] I don't have to be in a good mood or anything. And how to provide that without being intrusive—I think we learned a lot from that ourselves. We had a good system back in 2003, even when things moved so fast in those six days. I wore different hats and Hegel could actually choose what he wanted from me—whether he wanted me as a mountain guide, as a coach, as a tactician, or just as a buddy. And by actually organizing it well, since everyone has different roles in this race, I think that was a good point. And the second thing, which I really also now in 2015...

[00:45:02] what I've learned again is that one thing is the team, and the two of them doing this X-Alps. And the other is the whole project, and that's a triangular relationship. There's the race organization, there's the athlete, and there's the support team. And you don't just have to focus on the relationship with the athlete to maximize performance there, but you have to build this whole triangle well. Because, for example, during the race, there was the threat of disqualification and we also got a time penalty and such. And in this triangle, those were the corners—the organizers and the athletes. And then you have to consider, am I moderating this relationship now so that they don't argue?

[00:45:48] Or do I align myself with the athlete? Or what is the most useful position there? And I think we learned an extreme amount from that as well. Like, how do you deal with this race director and this organization so that there's a good race, where one side is sitting at a table and the others are doing 5,000 meters of elevation gain on the same day

and have completely different concerns? Or also, not having those resources, because you're doing the sport the whole time.

[00:46:19] **Lucian Haas:** Then in 2015 after the race, I think it was November, you announced that you were stopping, that you were no longer this supporter team or whatever a supporter team means? Team Suites 1. And everyone thought the dream team was broken, for whatever reason. What was the trigger? Why did you say back then that you didn't want to do it anymore?

[00:46:39] **Thomas Theurillat:** For me, one main thing was—I can't ramble on forever. I had two kids at the time. Our company One Day had grown extremely. In 2015, we saw that it's mega difficult to be very good at this X-Alps if you're somehow doing completely different things on the side. And how much time can you actually pour into that? I reached a point where I said, I think I've seen enough of the X-Alps now, and we'd rather communicate a clean ending, so Chrigel can look for a new supporter and I can focus on our company and other athletes. It just became too much.

[00:47:24] And I always think it's good to draw a clean line and say, hey, those were some cool X-Alps.

[00:47:33] And in hindsight, we maybe didn't communicate so well that these are really only the things concerning this X-Alps period. Because, if we see each other regularly now and at the moment we're writing a book and doing a lot of high-and-fly and discussing various things, but I also think—how should I put it, and I'll say it the other way around—I think coaching is always good when the coach tries to make themselves redundant as quickly as possible. And if you really become empowering, it also means the other person is once so strong that they don't need you anymore. And I think you have to do that with full consistency.

[00:48:18] And for me, it was really clear by the end of 2000 or in 2015, the rule has evolved: he's got everything, he can win an X-Alps, so he doesn't need me for that. So he should do it on his own, and then I have free time again for other clients and perhaps even more difficult projects.

[00:48:39] **Lucian Haas:** Well, you do a lot, coaching other athletes and extreme sports enthusiasts, and you also have a few other paraglider pilots you coach now and things like that. Are there differences where you say, hey, paraglider pilots tick differently than other athletes? Like, are there typical things where you say, hey, that's a paraglider pilot, why is it different somehow? Or what makes the paraglider pilot as an extreme sports athlete special to you? Where do you categorize them? I mean, what's special about them? I don't see the

[00:49:09] **Thomas Theurillat:** I don't see paragliding as a cluster. I just see individual athletes in nature. And communication and personal responsibility are definitely key themes. Whether it's a mountaineer, a sailor, or a pilot, they tick quite differently than football players. Or if we're talking about opportunities, many individual athletes are simply good because they are maximally flexible. But there are also a lot of reactions and frictions. So if three good mountaineers go on an expedition, everyone is out for maximum gain. And that starts with Reinhold Messner and these eight-thousanders, where somehow not everyone was woken up in the tent on summit day, or not everyone made it to the summit, and so on.

[00:50:00] So, you're like in a

[00:50:04] Prisoner's dilemma. You need each other, but everyone wants to be the hero, right? And then people go up the mountain in threes, but on their Instagram, everyone is alone on the summit and all that. So there are crazy stories, right? And I just think these paragliders learned early on that if the other person bails, that's their problem, I'm going to keep doing my thing. And while that's much clearer in other sports, you have to look, you start, there's much more of this social fabric and also communication skills. For that, and it impresses me, paragliders are extremely reliable.

[00:50:49] Or I would say pilots. I know, when you make appointments or agree on certain things, many individual athletes, including those in extreme sports, have a very high level of conscientiousness. Even in everyday life. They are punctual, they are reliable, and others—well, that's what we notice, for example. Can you

[00:51:16] **Lucian Haas:** explain that? I mean, what's the reason for that? Or what does punctuality have to do with flying? It sounds a bit strange at first because you say I have to constantly adjust to the new situation. You can't say I'm starting at ten, because maybe the thermals only start at half past ten or something. So there's not that much to be gained

from punctuality there. So how does one thing, how does one thing fit with the other?

[00:51:38] **Thomas Theurillat:** There is a lot of research or a major field of research. Are there predictors, so are there prerequisites for success? And simply put, there are two things: intelligence and conscientiousness. So, people who are conscientious and smart, no matter what they do, they will be successful. And I believe, in paragliding, the other way around, if you aren't conscientious, then you probably won't last long. You won't have this self-discipline or this sense of personal responsibility to be old. To do things correctly. And I believe the people we deal with are all already really good at something.

[00:52:23] They already know what they're doing and now they want to get even better. And I just notice that they bring that with them.

[00:52:30] **Lucian Haas:** So, when you say that many pilots simply have a certain level of conscientiousness—is that perhaps also something, to jump back to the very beginning, in the current Corona situation, where a lot of conscientiousness is required to say, "This is how I'll get through it best"? Conscientiousness in the sense of "I'll stay home, I'll wash my hands constantly," whatever one takes as the thing to say, "I'll get through this, however risky the situation may be, perhaps better." Are pilots perhaps relatively well-positioned for that?

[00:53:02] **Thomas Theurillat:** Being conscientious might even go further. Maybe that's also something—or this diligence—meaning if I handle my equipment and myself carefully and do it well, then I'm much better in the air, but then I also, I'm saying this now, have a huge advantage in completely different topics in the valley too. What I see more with many good pilots is that if the facts are right, they can stay quite calm. So, if we're flying over a high valley or somehow we're flying over something that's not landable, but we can see the altitude and we also see the, how should I put it, the...

[00:53:49] the glide ratio, we can be completely calm and say, hey, that's going to carry us there, over there, and over there. And I think this is because, well, it's perhaps predictable. We know roughly how far it goes, or we can glide over a long forest or a large lake. And I think this coolness can help us a lot, whereas, for example, a football player in the 85th minute doesn't know what's going to happen in the next five minutes; they're constantly on edge. And I think if we also—I dealt with a company at the beginning of the week, for example, that has massive liquidity problems. But if they take it coolly, like a jumbo jet that has an engine failure and just says, okay, hey, but we still have the altitude and that's roughly our glide ratio and that's what each day costs us, then it will probably somehow last until the end of June if the math adds up, right?

[00:54:43] Then you can sleep well through the whole of May, because you know you've made a plan. And I think we can take this way of thinking with us from the air as well.

[00:54:55] **Lucian Haas:** Well, with Corona, there's still the problem—in the current situation and with the image of me flying over a large, unlandable area and being able to say, "I have my glide ratio and I have my altitude, and I'll make it over there." At the same time, with Corona right now, it's like I'm saying, okay, we're flying over some unlandable territory for a while, but I can't see at all where it becomes landable again immediately. So, instead of saying my glide ratio is enough, right now it means maybe you need a glide ratio of 1 to 5, maybe you need a glide ratio of 1 to 20 or 25, or 1 to 50 to eventually get back to a safely landable meadow or something like that. What can you do in situations like that, when you're already up in the air and have to say, "Well, just keep going"?

[00:55:39] **Thomas Theurillat:** No, I think that's also a good point.

[00:55:43] This famous take-off theory does match the facts and what the eyes see. So, even if I also know,

[00:55:53] I have so much fuel or so much wind or so much altitude, it's just enough, but I also know exactly what my job is, namely to find some lift in the next 30 days. So I just think,

[00:56:10] to really look at the facts clearly and say, what is clear with the current forecast or even with the current lack of knowledge? And then say, as of today with this information, I have roughly this scenario. And I'm not thinking about the topic of illness right now, I'm thinking about the topic of the economy or the economic impact of Corona. Because as soon as I have a plan, even if it's mega tough, I know which direction my efforts need to go. And if I have no plan at all

because I don't even have the courage to look the facts in the eye, then it gets really stressful. That also means, in order to

[00:56:52] **Lucian Haas:** when flying, it can be that I'm in a situation where I'm maybe on a lee slope, I can barely hold on, I actually want to keep flying, but for now, it means I have to bite down here and just fly back and forth, hoping that the next thermals will eventually come. But I can't foresee right now when they will actually come, but I just have to show endurance, resilience, or whatever.

[00:57:15] **Thomas Theurillat:** Yeah, exactly. And I think that's a nice image, if I manage to focus on what I can influence. If I say, for example, the sun isn't there or the thermals aren't there, what I can do now is either go for a top landing and wait, or I can just sit here and fume for another half hour and focus on that, then I'm back with myself. Then I'm with what I can influence. I can also say, now I'm still fuming left and right and for that, I'll eat my sandwich in peace or take a nice photo. And then I'm in my strength or in my element and I'm doing. Whereas the opposite is, I worry about things I can't influence, which sooner or later puts me into a victim mentality,

[00:58:01] ...will bring the mindset into place. I'm a pawn of something I can't control. And that's what triggers so much stress in humans. Alright, Thomas.

[00:58:12] **Lucian Haas:** I'd say that's a good way to wrap up, so that people can just keep moving forward during this Corona period, and take that as a thought on how they can basically find the strength to persevere so they can take off again soon for the next real heights. Thank you for this super interesting conversation. I assume that many people can take something away from this. And yes, I wish you a successful launch soon with the other projects you still have ahead of you.

[00:58:40] **Thomas Theurillat:** You're very welcome. Thank you so much for the exciting questions, and best regards from Interlaken here in Switzerland. Thanks. Thank you.

[00:58:54] **Lucian Haas:** That was Thomas Theurillat in conversation with Lucian Haas. If you want to learn more about Thomas's coaching offers, I recommend checking out his website www.oneday.ch. In the show notes for this podcast episode on my blog Lu-Glitz, you can also find several links to videos and texts about the collaboration between Thomas Theurillat and Chrigel Maura.

[00:59:19] Finally, a quick note on a personal matter. The consequences of the Corona pandemic are presenting many people with new challenges. Among other things, I am already experiencing a decrease in commissions as a freelance journalist. It's not dramatic yet, but that makes it all the more important for me to mention that while I provide the content of my blog Lu-Glitz and the podcast Podz-Glitz freely, I'm not giving it away for nothing. So, if you enjoy what I do, if you find joy and value in the many pieces of information and interviews, then I would appreciate your support for my work. How much you want to give as a contribution is entirely up to you. For those who are unsure, I recommend a non-binding guideline of one euro per podcast episode and two euros per reading month.

[01:00:04] on Lu-Glitz. Payments are very easy via PayPal or bank transfer. You can find the relevant details on the Lu-Glitz website, specifically on the Support page. Now, stay healthy, get through this Corona time, and let's all keep our fingers crossed that we'll be able to take off again sooner rather than later. Ciao.

Français

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

Show notes

Dans la crise du Corona, les vertus d'un pilote de parapente peuvent être utiles. Une conversation avec le psychologue Thomas Theurillat. Pas seulement sur le Corona.

Le Suisse Thomas Theurillat s'est fait un nom dans le monde du parapente lorsqu'en 2009, lors de la première victoire de Chrigel Maurer à l'X-Alps, il a redéfini le rôle de supporter. Il n'était pas seulement pilote, cuisinier, porteur d'eau, organisateur, etc... Dès la phase de préparation, il était aussi le coach psychologique de Chrigel, l'aidant à décomposer les objectifs de la course en tâches systématiquement réalisables.

Depuis lors, Chrigel est le dominateur de toutes les courses X-Alps, et Thomas a la réputation d'être une sorte de magicien mental, non seulement pour ses performances de haut niveau dans le sport de parapente. Avec sa société One Day à Interlaken, il aide aujourd'hui également d'autres athlètes, des entreprises et des particuliers à réaliser la faisabilité de leurs visions.

Quand j'ai sollicité Thomas Theurillat pour la première fois comme interlocuteur pour un épisode de Podz-Glitz, j'avais encore l'idée de lui faire raconter pas mal de contexte et d'anecdotes sur ses aventures X-Alps avec Chrigel. Mais ensuite est arrivé le nouveau coronavirus et a aussi mis le monde du parapente à l'arrêt. C'est ainsi que l'idée de réorienter le focus de ce podcast est née spontanément et ensemble. Car la crise du Corona avec toutes ses conséquences est un défi pour tout le monde. Et un Mental-Coach peut y apporter des pistes de réflexion avec des questions appropriées pour mieux traverser cette période.

Bien sûr, la conversation porte aussi sur le parapente, et pas seulement un peu. Thomas explique pourquoi certaines vertus et expériences typiques d'un pilote sont si précieuses en ce moment. Il s'agit notamment de ce que le fait de traverser les années de la Corona a à voir avec un vol au-dessus d'un terrain non carrossable, et comment on garde sa confiance dans ces moments-là. Et bien entendu, des réflexions sont également abordées que Thomas a acquises durant son temps en tant que X-Alps-Supporter avec Chrigel Maurer.

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

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

Musique de cet épisode :

Wanderlust by Nomyn <https://soundcloud.com/nomyn>

Creative Commons — Attribution 3.0 Unported — CC BY 3.0

Téléchargement gratuit / Streaming : <https://bit.ly/wanderlust-nomyn>

Dans la crise du Corona, les vertus d'un pilote de parapente peuvent nous être utiles. Une conversation avec le Performance-Coach Thomas Theurillat. Pas seulement sur le Corona

Les conséquences de la pandémie de Corona placent beaucoup de gens face à de nouveaux défis. Parmi d'autres, je constate moi-même, en tant que journaliste indépendant, déjà une baisse de commandes. Ce n'est pas encore dramatique. Mais il est d'autant plus important pour moi de mentionner que bien que je mette gratuitement à disposition les contenus de mon blog Lu-Glitz et du podcast Podz-Glitz, je ne les donne pas gratuitement par principe.

Liens :

- www.oneday.ch: <http://www.oneday.ch/>
- Vidéo Youtube : <https://www.youtube.com/watch?v=TVsFpPheVb8>
- DHV-Info (pdf) : https://chrigelmaurer.ch/wp-content/uploads/2017/01/DHV188_018_020_theurillat.pdf
- Travail d'équipe extrême (pdf) : <https://www.oneday.ch/downloads/extreme-teamwork-maurer-en.pdf>

Source : <https://lu-glidz.blogspot.com/2020/03/podz-glidz-25-corona-coaching.html>

Transcript

[00:00:03] **Thomas Theurillat**: Et maintenant, on se lance tous, vraiment toute la planète, sans préparation dans une expédition ou une aventure. On peut quand même prendre le temps de se dire : « Hé, ce serait cool de pouvoir raconter ça à la fin. » Et quand on a pensé à un truc comme ça tout seul, ou quand on s'est imaginé une chose pareille, ça donne énormément de force.

[00:00:37] **Lucian Haas**: Podz-Glidz, le podcast Lu-Glidz.

[00:00:40] **Thomas Theurillat**: Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:44] **Lucian Haas**: Aujourd'hui, nous recevons Thomas Theurillat et Lucian Haas au micro.

[00:00:52] Le Suisse Thomas Theurillat s'est fait un nom dans le milieu du parapente lorsqu'en 2009, lors de la première victoire de Chrigel Maurer en X-Alp, il a totalement redéfini le rôle de supporter. Il n'était pas seulement pilote, cuisinier, porteur d'eau, organisateur, etc. Dès la phase de préparation, il était aussi le coach psychologique de Chrigel, qui l'aidait à traduire les objectifs de la course en tâches systématiquement réalisables. Depuis, Chrigel est le dominateur de toutes les courses X-Alps. Et Thomas a la réputation d'être une sorte de magicien mental, non seulement pour les performances de haut niveau en parapente. Avec sa société OneDay à Interlaken, il aide aujourd'hui d'autres sportifs, des entrepreneurs et des particuliers à réaliser la faisabilité de leurs visions.

[00:01:40] Quand j'ai sollicité Thomas Theurillat pour la première fois comme invité pour un épisode de Podz-Glidz, j'avais encore l'idée qu'il allait me raconter pas mal de coulisses et d'anecdotes.

[00:01:52] Mais ensuite est arrivé le nouveau coronavirus, qui a aussi mis le monde du parapente à l'arrêt. C'est ainsi que l'idée de réorienter le focus de ce podcast est née spontanément et ensemble. Car la crise du Corona avec toutes ses conséquences est un défi pour tout le monde. Et un coach mental peut apporter des questions et des pistes adaptées pour mieux traverser cette période. Bien sûr, la discussion porte aussi sur le parapente, et pas de façon superficielle. Thomas Theurillat raconte ainsi. Thomas, pourquoi certaines vertus et expériences typiques d'un pilote sont si précieuses en ce moment. Il s'agit notamment de ce que le fait de traverser la période du Corona a à voir avec un vol au-dessus d'un terrain non carrossable et comment garder sa confiance. Et bien sûr, des réflexions sont aussi abordées que celles que Thomas a acquises durant son temps en tant que supporter X-Alp avec Chrigel Maurer.

[00:02:47] Thomas, nous vivons actuellement une période avec le nouveau coronavirus. Le monde est en mode crise et doit limiter ses libertés. Et nous aussi, bien sûr. Nous n'avons plus le droit de faire du parapente. Et ce pour une durée qui n'est peut-être même pas prévisible pour le moment. On ne sait pas quand cela pourra changer. Cette idée est frustrante pour beaucoup de gens. Comment est-ce que tu gères ça ?

[00:03:11] **Thomas Theurillat**: Alors, je ne sais pas si c'est frustrant pour autant pour tant de gens.

[00:03:16] Pour moi, c'est surtout passionnant de voir comment le thème du changement, qui m'intéresse beaucoup, fonctionne maintenant, disons, à une échelle mondialisée. Souvent, il y a des changements parce qu'une personne veut changer quelque chose ou parce qu'une entreprise ou un club de sport dit : nous voulons développer quelque chose de l'intérieur. Et maintenant, nous sommes, en tant que planète entière, mis au défi de gérer cette nouveauté aussi vite et aussi bien que possible. Et ce n'est pas seulement une option, comme par exemple, il y a eu beaucoup de changements, comme la numérisation ou WhatsApp, par exemple, qui se sont répandus sur toute la planète. Mais c'était seulement agréable et n'avait aucun coût. Et maintenant, on arrive sur un sujet comme celui-ci,

[00:04:04] qui touche toute la planète. Mais surtout, ça a un coût.

[00:04:08] **Lucian Haas:** Oui, mais ça a aussi à voir avec le fait que, du moins au premier abord, nous devons restreindre de manière significative beaucoup de nos libertés que nous avons si bien appréciées jusqu'à présent, du moins pour un certain temps. Parce que ça veut dire : d'accord, tu ne peux peut-être plus sortir. Tu ne peux plus sortir. Tu ne peux plus aller à la montagne. Tu ne peux plus aller faire du parapente et tout ça. N'est-ce pas frustrant ?

[00:04:28] **Thomas Theurillat:** C'est vrai. Il y a certainement beaucoup de restrictions. Mais je pense que ces restrictions sont simplement comme un premier réflexe. Quand on ne connaît pas quelque chose, la première chose qu'on fait, c'est mettre le frein.

[00:04:41] Et je pense que le fait qu'on arrête tout maintenant, ce n'est peut-être pas seulement directement lié à ce coronavirus, mais c'est juste que tout le monde est sollicité et qu'on fait une pause. Mais je pense que si quelqu'un partait maintenant pour un tour du monde en solitaire, ça ne changerait rien, par exemple, au niveau du Covid. Il peut bien le faire. Ou je pense qu'il y a aussi des gens qui sont en ce moment dans l'espace ou en Antarctique dans une station de recherche. Là-bas, il n'y a probablement pas encore le Covid et ils continuent normalement. Donc je pense que cette restriction, elle concerne notre société. Parce qu'on est stressés, on arrête tout. Mais je peux imaginer qu'on finisse par se rendre compte que rester tout le temps à la maison est aussi mauvais pour la santé et qu'on finit par retrouver un bon équilibre quelque part.

[00:05:34] **Lucian Haas:** Mais si je suis ici en tant que pilote de parapente et que je vois qu'il fait aussi beau chez toi dans les Hinterlaken. Je regarde dehors. J'ai un magnifique ciel bleu depuis des jours. OK, le vent est parfois un peu fort, mais quand même au point de se dire qu'on pourrait peut-être aller voler.

[00:05:49] Mais là, je suis coincé à l'intérieur. OK, je peux sortir, profiter du soleil et tout ça. Mais en même temps, ce qui ne va pas, ce qui est au plus profond de mon cœur, ce que je veux vraiment, je ne peux pas le faire pour le moment. Et alors, comment je m'en sors ? Enfin, comment je sors de ce cycle peut-être négatif où je me dis : « Hé, putain, tout est pourri ».

[00:06:08] **Thomas Theurillat:** Oui, et je pense qu'il y en a encore beaucoup d'autres qui aiment peut-être le foot et que le foot est très, très important pour eux. Et là, il n'y a probablement pas de matchs de foot pendant les trois prochains mois ou quelque chose comme ça. Oui, c'est difficile.

[00:06:26] Ce qui peut aider, c'est peut-être de comprendre un peu quelle place ça occupe. Est-ce que c'est la liberté qui m'importe ou est-ce que c'est d'être avec mes amis ? Et est-ce que je peux le faire aussi, je ne sais pas, en échangeant virtuellement avec mes amis pilotes ou en racontant mes meilleurs vols ? OK, là je ne peux pas voler, mais à la place, j'ai enfin le temps de rassembler mes mille photos pour en faire un beau document. Je pense que le vol est tellement dingue parce que ça nous touche et nous passionne énormément. Et peut-être qu'on peut aussi célébrer cette passion, cet hiver, sous une autre forme.

[00:07:11] Personnellement, j'ai énormément de photos et je me suis toujours dit que je ferais un album photo pour pouvoir le montrer à mes enfants ou à ceux qui ne volent pas. On a soudainement du temps pour de nouvelles choses, non ? Ou alors, je veux apprendre le poirier depuis longtemps et quand il fait beau pour voler, je n'ai jamais le temps pour ce genre de choses. Là, c'est parfait. Tu as déjà commencé à apprendre le poirier ? Oui, bien sûr. Et tu en es où ? C'est irrégulier, mais quand ça se passe bien, j'arrive à tenir 30 secondes.

[00:07:41] **Lucian Haas:** Alors, tu es un coach qui travaille beaucoup avec des sportifs, même des sportifs de l'extrême. Tu viens de mentionner un seuliste, donc quelqu'un qui fait le tour du monde en solitaire en voilier, et ce genre de personnes, tu discutes aussi avec eux. Est-ce qu'il y a des choses, à partir de cette mentalité de sportif, de sportif de l'extrême, dont on peut tirer des leçons, que l'on peut transposer à l'époque actuelle avec ce coronavirus ou que l'on peut intégrer utilement dans le quotidien à partir de la pensée du sportif de l'extrême ?

[00:08:11] **Thomas Theurillat:** Oui, je dirais même trois choses. Et l'une d'elles, c'est que presque tous les sportifs de nature que je connais sont très doués pour l'autonomie. Ils savent bien se gérer eux-mêmes. Que ce soit dans des petites choses comme manger régulièrement ou se fixer de bons objectifs de saison. Et je pense que savoir s'auto-gérer, c'est

quelque chose de très pertinent en ce moment avec le télétravail ou pour les indépendants qui ne savent pas comment gérer tous ces sujets complexes en même temps. On peut en apprendre énormément. Ensuite, je pense que beaucoup de sportifs de nature sont très doués pour passer de la plainte à l'action.

[00:09:00] Ils se plaignent aussi, mais relativement brièvement, parce qu'il n'y a peut-être pas beaucoup de temps pendant la tempête ou parce qu'on est souvent seul dans la nature et que personne n'écoute. Comment passe-t-on de cette posture de victime à « je repars » ou « je fais quelque chose » ? Et la troisième chose que je trouve intéressante, c'est ce concept de Hardiness. Alors, comment puis-je voir une situation très complexe ou sans espoir comme une opportunité ? Et dire : « OK, hé, là, une personne normale ne voit peut-être que les problèmes, mais quelqu'un de mentalement fort ou qui a peut-être une personnalité de sportif de l'extrême, voit aussi plein de super défis là-dedans. »

[00:09:39] **Lucian Haas:** Est-ce que c'est aussi ce qui définit le caractère d'un sportif de l'extrême ? C'est-à-dire le fait de chercher constamment le défi, mais aussi de dire : « OK, même pour chaque défi négatif, je vois en fait une opportunité. » Est-ce que c'est ça qui fait un sportif de l'extrême, peut-être même un sportif de l'extrême à succès ? Je...

[00:09:55] **Thomas Theurillat:** je ne sais pas toujours à quel point la personnalité est importante, parce que la personnalité est quelque chose de plutôt stable, comme peut-être la taille ou la couleur de cheveux. Ça reste relativement pareil longtemps. Et pourtant, il y a des gens qui accèdent soudainement à ce sport d'une certaine manière. Ça veut dire que ce n'est pas seulement la personnalité, mais aussi quelque chose que l'on peut apprendre ou développer. Et il y a aussi des gens qui sont des athlètes de sports extrêmes très performants pendant des années. Et puis ils prennent leur retraite et restent de super gens avec une bonne personnalité, mais ils ne vivent plus ça. Je pense que le sport, ou je dis maintenant le sport en pleine nature, a aussi beaucoup à voir avec l'apprentissage et le comportement. Et ce n'est pas du genre, on est un athlète ou on ne l'est plus.

[00:10:42] Et chacun peut le devenir, je dis.

[00:10:46] **Lucian Haas:** On parle beaucoup des sportifs de haut niveau. Mais les pratiquants de parapente sont aussi beaucoup de gens tout à fait normaux qui font du parapente. Dirais-tu quand même qu'il y a, en quelque sorte, des caractères particuliers parmi les pratiquants de parapente ? Ou dirais-tu plutôt que les pratiquants de parapente, par leur attitude, parce qu'ils osent des choses comme le vol et tout le reste, sont peut-être même plus capables de tirer profit de situations comme celle du Corona, par exemple ?

[00:11:12] **Thomas Theurillat:** Oui, alors je dirais que les pratiquants de parapente m'impressionnent, car ils peuvent sacrifier ou investir énormément pour leurs objectifs et leurs rêves. Si on imagine quelqu'un qui reste huit heures dans un sac de couchage sans pouvoir vraiment manger ni aller aux toilettes, juste pour atteindre ses kilomètres, il faut d'abord être capable de ça. Ou aussi, réussir à tenir bon à travers des situations désagréables et se laisser secouer pendant quelques heures. Et je pense que quand on sait, « hé, je peux faire ça pour un objectif », et qu'on remarque au quotidien, ou dans cette situation Corona, que je ne vois que des problèmes,

[00:11:58] On peut aussi se demander : est-ce que j'ai un objectif, au juste ? Et je pense que si on peut peut-être faire quelque chose de mieux que les autres pendant cette période, je pense qu'il faut se demander : qu'est-ce que je veux être capable de raconter, par exemple, cet automne ? Qu'est-ce que je veux raconter après cette histoire de Corona — et on ne sait pas combien de temps ça va durer — mais qu'est-ce que je veux peut-être raconter cet automne sur ce printemps ? Et pas seulement en tant qu'entrepreneur avec, ah, j'ai fait telle ou telle adaptation stratégique, mais peut-être aussi en tant que père de famille. Qu'est-ce qui me rendrait fier, la façon dont j'ai soutenu ma famille dans cette crise ? Ou en tant que membre de la famille, comment ai-je réagi envers mes parents et mes frères et sœurs ?

[00:12:43] Ou encore pour soi-même : qu'est-ce que je peux apprendre pour ma personnalité dans cette période complètement folle et imprévue ? Oui. Je pense que ce saut dans le temps, se projeter à la fin et se demander ce que je veux être capable de raconter, ça peut donner énormément de force. Et c'est peut-être quelque chose que font tous les alpinistes. Il s'envole au Népal, veut gravir un 8000 et note d'une manière ou d'une autre ce qu'il veut raconter au retour. Ce qu'il a fait, comment il l'a fait, ce qu'il n'a pas fait. Si la santé est plus importante que le sommet ou pas, et il note ces choses-là. Et maintenant, nous partons tous, vraiment toute la planète, sans préparation dans une expédition ou une aventure. On peut quand même prendre ce temps et se dire : "Hé,"

[00:13:30] qu'est-ce qui serait cool de pouvoir raconter à la fin ? Et quand on a pensé à ça, même seul, ou quand on se pose cette question, ça donne énormément de force. Et je trouve peut-être assez drôle, pour cette histoire de X-Alps, qu'on a beaucoup pensé à la situation de 2009 ces derniers temps, quand on a fait le X-Alps pour la première fois et qu'on ne savait vraiment pas ce qui nous attendait. Mais on avait déjà, par exemple, un document de trois pages sur ce qu'on voulait raconter à Monaco. Et je m'en souviens encore, police Arial 12, je l'ai encore, Regel savait exactement ce qu'il voulait raconter à Monaco. On n'avait aucune idée de beaucoup de choses, mais on avait déjà une vision assez claire de l'objectif.

[00:14:15] Et genre ça peut donner énormément de force dans n'importe quelle aventure.

[00:14:21] **Lucian Haas:** Quand on est en mode confinement et qu'on se dit, je ne peux pas voler et tout ça, est-ce qu'il y a quand même quelque chose que tu pourrais dire, que de cette période je peux tirer quelque chose ? Enfin, de cette situation extrême que nous vivons actuellement, parce que nous devons faire les choses de manière très différente de d'habitude. Est-ce qu'on peut en tirer quelque chose que je pourrais dire, que je pourrai utiliser plus tard pour mon pilotage ? Est-ce que je peux apprendre quelque chose maintenant que je pourrai ensuite mettre en pratique dans les airs ?

[00:14:49] Hm. Alors

[00:14:53] **Thomas Theurillat:** Je pense qu'on peut peut-être d'abord observer, avant d'apprendre tout de suite comment je fonctionne quand ça ne se passe pas comme prévu ? Est-ce que je suis quelqu'un qui met d'abord le frein et qui se dit : je ne fais rien du tout ? Ou est-ce que je suis quelqu'un qui regarde très vite : oui, qu'est-ce que font les autres ? Et qui demande aussi : comment vous faites ? Ou qui cherche des conseils ? Ou est-ce que je suis quelqu'un qui définit ça moi-même ? Et qui se dit : je me fixe un objectif pour cette période. Je pense qu'on va ou qu'on doit aussi très vite bien se connaître durant cette période et découvrir un peu comment je fonctionne ? Et aussi de quoi j'ai besoin ?

[00:15:39] Et qu'est-ce qui ne fonctionne pas du tout pour moi ? Personnellement, par exemple, je ne regarde plus les infos qu'une fois par jour, à midi. Un seul site web. Parce que je me dis que c'est suffisant, j'ai aussi ce livre, L'art de la vie numérique, qui m'a fait beaucoup de bien pour réfléchir plus clairement, même si en réalité on a constamment trop d'infos. Et je ne regarde peut-être pas beaucoup la météo au décollage non plus, parce que j'ai l'impression que ça ne s'améliorera pas si j'ai sept modèles,

[00:16:11] Je me concentre, donc je réduis complètement les infos. Je n'ai pas besoin de cliquer dix fois par jour sur les malheurs du monde. J'ai plus de temps et l'esprit libre pour le reste. Et c'est comme ça que je fonctionne, alors que d'autres sont parfaitement heureux d'être connectés en permanence et de tout savoir. Mais je pense que le fait d'apprendre et de découvrir de quoi j'ai besoin, comment je fonctionne ou comment je me protège de certaines choses, on peut certainement le faire maintenant. Mais ça a peut-être plus à voir avec la vie qu'avec l'aviation, de manière indirecte.

[00:16:42] **Lucian Haas:** Pour beaucoup de pilotes, notamment ceux qui font du vol de distance, ils se sont peut-être fixés beaucoup d'objectifs pour la saison. Et maintenant, ils peuvent déjà dire très tôt dans l'année que tous leurs objectifs de saison sont en fait foutus. À savoir : je suis maintenant au sol pour ma meilleure saison de vol de distance. Le beau printemps où j'avais prévu le super triangle ou autre chose, ça ne marche plus. Comment peut-on basculer mentalement et se dire : "Hé, je vais en tirer quelque chose de positif" ?

[00:17:09] **Thomas Theurillat:** Ce qui me fascine totalement, ce sont les skieurs de compétition et la façon dont ils gèrent les reports de courses. On est là pour la course, on prend déjà le petit-déjeuner vers cinq heures parce qu'on sait qu'il faut manger des glucides deux ou trois heures avant l'effort. On est au neuvième départ, il y a du brouillard quelque part, le directeur de course arrive et dit que le départ est reporté d'une heure. Et il y en a qui s'effondrent complètement parce qu'ils étaient déjà dans ce tunnel, dans ce compte à rebours mental de la compétition. Et d'autres, ils mettent simplement leur doudoune et vont boire un thé chaud quelque part en se disant : « Bon, d'une heure plus tard, quelqu'un gagnera, le plus rapide gagnera. Ça s'applique aussi dans une heure. » Et je pense que là, c'est vraiment,

[00:17:55] Il y a ce joli terme, « se prendre la tête ». Ça veut dire qu'on réfléchit trop.

[00:18:03] Et donc, techniquement parlant, notre accord est valable jusqu'au 19 avril. Il est aussi possible qu'on ait encore un super

[00:18:14] Donc, techniquement, d'un point de vue purement météorologique, il est encore tout à fait possible de faire beaucoup de choses. Et l'autre chose, c'est qu'on a des objectifs et que ça ne marche pas maintenant ; là, je pense qu'on peut un peu recadrer les choses et dire : « Hé, quels sont nos problèmes de luxe ? » En tant que pilotes de parapente, tous les participants olympiques professionnels ont durcement entraîné, ils ont fait des entraînements de préparation en novembre pour avoir les muscles nécessaires en 2021. Donc, je pense qu'en tant que sportifs, on peut peut-être aussi regarder ce que les autres sportifs, qui doivent aussi en vivre, ont comme problèmes. Ce sont des sujets complètement différents. Je pense aussi, par exemple, à tous ceux qui ont des sponsors, ils font un deal avec eux en novembre. Tu me donnes de l'argent, je te donne quelque chose en retour.

[00:18:59] des résultats de compétitions ou d'attention. Et c'est évidemment beaucoup, beaucoup plus difficile que si tu ne voles pas ton triangle 200 maintenant, mais seulement en 21, non ?

[00:19:08] **Lucian Haas:** Parce que c'est carrément leur base de vie qui s'effondre, parce que les sponsors disent : « Hé, on ne peut pas te payer, parce qu'il n'y a pas de contrepartie. »

[00:19:16] **Thomas Theurillat:** Ouais, ou alors que ce n'est peut-être même pas réglementé. Enfin, j'ai parlé hier avec quelqu'un qui a reçu beaucoup d'argent pour un voilier. Maintenant, les courses de voile n'ont pas lieu sur l'Atlantique. Alors, oui, rembourse l'argent maintenant. Mais avec cet argent, il a construit le bateau pendant l'hiver. Donc, ce sont juste de nouvelles questions qu'on ne se pose peut-être pas, je dis, en tant que sportif individuel avec un objectif très intrinsèque. Ou je ne sais pas non plus si beaucoup de clubs de foot vont faire faillite et que dans un an, toutes les équipes ne pourront plus jouer dans une Bundesliga ou quelque chose comme ça.

[00:19:52] **Lucian Haas:** Mais ce sont toutes des questions auxquelles nous ne pouvons pas encore répondre aujourd'hui.

[00:19:55] **Thomas Theurillat:** pouvoir. Non,

[00:19:55] **Lucian Haas:** non. Mais

[00:19:55] **Thomas Theurillat:** Je veux juste dire que quand on se voit comme athlète avec ses objectifs, ou à quel point il est difficile de les atteindre, je trouve que c'est toujours utile de prendre un peu de recul et de voir où j'en suis en tant que sportif par rapport aux autres. Et on voit alors que d'autres ont peut-être des objectifs beaucoup plus grands ; nous, les parapentistes, on n'a pas vraiment cette question de calendrier ou alors rarement, on a juste de bonnes journées et on peut voler, ou la plupart d'entre nous vont à des compétitions. Mais je pense qu'il y aura probablement encore beaucoup de bonnes journées cette année. Ce n'est pas les JO qui sont annulés ou les dix meilleures journées de hammer de l'année qui ont été supprimées. On n'en est pas encore là.

[00:20:37] **Lucian Haas:** Eh bien, ce sont des choses, enfin pour les athlètes, les pilotes de compétition, on pourrait dire que la Superfinale a été annulée. Tous les prochains PWC sont pour l'instant en question. Qui sait si les championnats d'Europe pourront avoir lieu et tout ce genre de choses. Donc, ces questions se posent en principe aussi. Mais peut-être qu'on laisse de côté le sujet Corona un instant et qu'on parle un peu de toi, ou plutôt de ton histoire. Tu es devenu connu dans la scène du parapente comme une sorte de supporter congénial de Chrigel avec les X-Alps. En 2009, il était le premier. Comment vous êtes-vous rencontrés, tous les deux, comment vous êtes-vous retrouvés à cette époque ?

[00:21:12] **Thomas Theurillat:** C'était en fait très, très simple. C'est par l'intermédiaire de ma femme Judith. Elle faisait de l'Akrofliegen à Mürren à l'époque. C'est au fond de la vallée de Lauterbrunnen. Et dans cette vallée de Lauterbrunnen, il y a quelque chose de spécial : les basejumpers et les parapentistes ont le même atterrissage. Ça fait qu'on se regarde bien, qu'on est dans la même télécabine, que les pilotes de test et Chrigel étaient encore en train de tester à l'époque et que moi, je faisais du parachutisme. On finit inévitablement par se connaître.

[00:21:57] Et c'était en été 2008, c'est exactement ça. J'étais à la fin de mes études de psychologie. Je m'intéressais beaucoup à la psychologie du travail et au sport et, en même temps, je faisais beaucoup de parachutisme. Et là, j'avais reçu la sélection pour le X-Alps et je savais juste un peu ce qu'était le X-Alps, mais je n'avais aucune idée de comment

bien le faire. Je n'avais absolument aucun plan. Je me rappelle, j'avais fait une longue pause dans mon parapente et je n'avais vraiment pas fait de parapente pendant dix ans. Et puis on s'est dit : "Ouais, il sait déjà super bien voler, il n'a besoin de rien de plus." Et peut-être l'autre chose, comment monter un projet comme celui-là ou surtout comment bien faire la préparation avec une bonne simulation,

[00:22:48] c'était d'une certaine manière pas du tout habituel dans cette scène X-Alps à l'époque. Et c'est moi qui ai apporté ça. Tu

[00:22:55] **Lucian Haas:** Mais à l'époque, tu n'travaillais pas encore comme coach de la même manière que tu le fais aujourd'hui, c'était en fait aussi avec, c'était avec le début de ta carrière de coach, en quelque sorte ? Enfin

[00:23:05] **Thomas Theurillat:** Déjà pendant mes études de psychologie, je savais que j'aimais développer les gens ou les organisations. Et j'étais très dans le contexte business. Mais il m'était déjà très clair que c'était complètement idiot de séparer le sport et l'économie. Je ne fais pas vraiment de distinction quand quelqu'un est là, que ce soit un athlète ou un entrepreneur. Je pense que sur énormément de sujets, il ne faut pas séparer la psychologie du travail et la psychologie du sport, mais par exemple la fixation d'objectifs ou des thèmes de ce genre. Ça fonctionne exactement de la même manière. Et c'est pour ça que je pense aussi avec le recul, si on regarde cette histoire de X-Alps, je dois parfois rire avec Triggel parce que je

[00:23:59] Je n'ai pas du tout considéré ça comme un projet sportif. Et je pense que ce que nous avons fait a peu de rapport avec le sport. Nous l'avons abordé davantage comme un projet, où nous avons par exemple réfléchi à une performance moyenne élevée. Il ne faut pas fournir une performance de pointe comme un athlète, mais si on arrive simplement à maintenir une vitesse moyenne élevée, on gagne la course. Et nous nous sommes demandé comment obtenir une moyenne élevée ? C'est exactement la même chose dans chaque usine et dans chaque service commercial. Tu n'as même pas besoin d'être excellent, tu dois juste obtenir une moyenne élevée chaque jour. Et qu'il s'agisse d'une succursale McDonald's, d'un vendeur d'assurance ou d'un participant au X-Alps, si tu peux influencer cette moyenne.

[00:24:47] Alors, et c'était un peu à l'époque, on a calculé ça avec Alex Hofer, je ne sais plus exactement les chiffres, mais il était genre, avec une performance quotidienne, je crois, de 113 kilomètres. Et si tu arrives simplement à faire ça, chaque jour, alors tu gagnes le X-Alps. Et on savait, d'une certaine manière, qu'on devait atteindre 117 par jour, alors on avait le truc. Et lors de la première rencontre, je me souviens exactement où c'était, j'ai surtout sorti la calculatrice et j'ai regardé ce qu'il devait être capable de faire. Et on avait ces indicateurs clés et on a construit pratiquement tout le projet à partir de ces chiffres. Ce sont

[00:25:25] **Lucian Haas:** Est-ce que ce sont les choses que tu as apportées ? Ou est-ce que Chrigel est venu lui-même et a dit : « Écoute, je pense que je dois travailler sur ma vitesse moyenne » ? Ou est-ce que ce sont les idées que tu as apportées de ton côté, avec ta psychologie ? Et où tu as en fait quasiment mis Chrigel sur la voie en lui montrant qu'il pouvait aussi beaucoup réfléchir dans cette direction ?

[00:25:43] **Thomas Theurillat:** Oui, je dirais même qu'il y a un troisième élément. Je ne savais même pas ce qui était attendu. Alors je pense que nous avons fait ensemble, et je pense que c'est ça qui est important, dans une équipe, il y a toujours l'un, l'autre, et puis il y a l'équipe. Et comme on ne peut peut-être pas dire dans un bon groupe qui a inventé la chanson, mais qu'on a improvisé ensemble. Au début, je ne savais pas du tout quel était son objectif ou ce qui était attendu. Et on a découvert ça ensemble. Et ensuite, j'ai pu, je dis maintenant dans l'opérationnalisation, c'est-à-dire dans la mise en œuvre d'un objectif, il y a énormément de savoir et je pense aussi que pendant une course ou même pendant un vol en parapente, il y a énormément de possibilités pour maintenir cela.

[00:26:35] Par exemple, si on a un cockpit de réussite individuel... je me souviens aussi très bien que Seiko Fukuoka voulait voler 400 kilomètres pour la première fois en Australie. Je me rappelle qu'elle était suspendue à son sellette dans notre bureau et qu'on a élaboré comment elle pouvait voler à une moyenne de 40 km/h pendant 10 heures. Parce que c'est ça le sujet, non ? Cette mise en œuvre : je sais ce que je veux, mais comment je me gère pendant 10 heures pour ne pas juste voler assez vite, mais vraiment toujours aussi vite que possible, et toujours au point que ce soit inconfortable. Comment on fait ? Et je pense que la psychologie du sport peut gérer ce genre de choses.

[00:27:20] **Lucian Haas:** Et comment on fait ? C'est-à-dire, comment rester pendant 10 heures vraiment à la limite, je veux dire, de ma limite de confort ?

[00:27:28] **Thomas Theurillat:** Oui, je pense qu'en Allemagne, c'est très simple. On peut s'entraîner sur l'autoroute. Il y a ce mode "cruising", c'est peut-être 120, 150, selon la lumière du jour et la voiture. Il y a une sorte de vitesse que l'on peut tenir longtemps. Et puis il y a cette autre vitesse, où il faut vraiment faire un effort. Il faut pousser un peu plus que ce que l'on ferait naturellement. Ou alors, on peut le faire à vélo, à pied ou sur un home trainer. Il y a ces seuils. On dit que si c'est purement physique, c'est la puissance au seuil. Alors, où est-ce que je dois vraiment faire un effort ?

[00:28:04] Et je pense que si on arrive à déterminer, même pour une courte durée, à quel point c'est intense, alors il y a un facteur individuel. Et je pense que ça ne concerne pas seulement le fait de voler en accélérant. Ça s'applique aussi à répondre aux e-mails ou autre. On peut se dire : « Hé, je vais envoyer tel nombre d'e-mails en une heure ». Si on en prend conscience, on peut être plus efficace.

[00:28:29] **Lucian Haas:** Mais il faut vraiment s'entraîner pour ça. Tu te dis : d'accord, maintenant, tu vas rouler une heure sur l'autoroute à 150 en permanence et tu essaies de tenir cette moyenne. Et ensuite, il faut que tu arrives à tenir ça pendant trois heures.

[00:28:39] **Thomas Theurillat:** Oui, ou je dirais qu'il faut peut-être aussi remarquer, lors d'une journée de travail, sur l'autoroute ou en avion, que je suis comme avec une boîte de vitesses. À un moment donné, je retombe dans ce mode "cruising". Je retombe dans un rythme qui est tout à fait logique parce qu'il est agréable. Et si on regarde des gens qui travaillent, par exemple, dans une usine...

[00:29:05] ou des randonneurs qui font une sorte de pèlerinage, ils ont ce bon rythme, cette bonne foulée. Ça dure sur une longue période. Et c'est super quand on le connaît, mais on ne gagne rien avec ça. Il faut donc trouver un moyen, un truc, pour passer de ce rythme de travail, je dis, à un rythme de record, et comment je peux me pousser moi-même. Et je pense que, pour en revenir à moi-même, il faut parfois se demander : c'est quoi un bon rythme ? Ou à quoi ressemble une journée optimale ?

[00:29:45] Et je peux peut-être calculer rapidement quelque chose de très simple. Si on marche ou qu'on vole dix pour cent plus vite pendant une heure, c'est assez épuisant. Par exemple, rouler à 132 au lieu de 120, ça consomme beaucoup plus d'essence et tout ça. Mais on ne gagne que six minutes.

[00:30:04] Si on lace ses chaussures six minutes plus vite le matin, si on prépare quelque chose plus rapidement ou si on arrive à charger son téléphone en courant ou à faire un truc du genre, c'est beaucoup plus facile de gagner six minutes que de se déplacer pendant une heure avec six minutes de retard, dix pour cent plus vite. Et je pense que l'efficacité, ce n'est pas seulement faire plus d'efforts, c'est aussi bien connaître tous ces tue-temps et voir où je ne les fais pas. Ça veut dire qu'il faut éliminer les tue-temps ? Il faut éliminer les tue-temps ou alors voler dix pour cent plus vite pendant trois heures lors d'un vol de distance, c'est difficile. Mais décoller 18 minutes plus tôt, c'est beaucoup plus simple.

[00:30:48] **Lucian Haas:** Au moins quand je capte la thermique et que je monte, et que je ne me retrouve pas déjà au sol 18 minutes plus tôt.

[00:30:53] **Thomas Theurillat:** Oui, exactement. Mais il y a aussi des gens qui restent si longtemps au décollage qu'ils finissent par voir, genre au 20ème, que celui-là peut monter, au lieu de simplement dire courageusement : « Bon, ça suffit, je peux décoller maintenant. »

[00:31:07] **Lucian Haas:** Quelques questions en retour. Tu as utilisé un joli terme, « cockpit de réussite ». Qu'est-ce que c'est exactement ? Enfin, comment un pilote qui a normalement un cockpit devant lui, avec les instruments et tout ça, peut-il se projeter là-dedans ? Quand tu dis « cockpit de réussite », qu'est-ce que je dois m'imaginer ?

[00:31:26] **Thomas Theurillat:** En fait, un cockpit de réussite n'est rien d'autre qu'un miroir. Parce qu'on sait tout le temps comment se portent nos appareils autour de nous. Je sais combien de batterie il reste sur mon téléphone. Je sais combien d'essence il y a dans ma voiture. Je sais, d'une certaine manière, quel est le signal de mon GPS. Je reçois toujours des retours sur moi via des appareils. Mais je ne sais souvent pas comment je vais, moi, en réalité.

[00:31:53] Un tableau de bord du succès, c'est se demander, lors d'un coaching, quels sont les indicateurs, quelles sont les trois ou quatre choses que je veux savoir sur moi-même. Par exemple, ça peut être : quelle est mon niveau d'énergie ? Quelle est ma condition physique ? Demain, je vais faire un coaching pour des personnes à l'hôpital, pour les 100 prochains jours, elles vont prendre un court instant chaque matin pour se demander : « En fait, je suis en forme ou pas ? » Mais ça peut aussi être un retour sur mon état d'esprit. Est-ce que je suis dans le bon état d'esprit en ce moment ? Comme pour une boîte de vitesses. Quand je conduis, je sais toujours quelle vitesse j'ai, je le sais. Mais dans l'aviation, il y a des gens qui réfléchissent énormément parfois. Et d'autres fois, ils déconnectent le cerveau et ils pilotent en fait avec le cœur ou l'intuition.

[00:32:42] Et un tableau de bord du succès, c'est en fait l'idée de se demander : si j'étais une machine, quels sont les trois ou quatre indicateurs que je dois avoir pour savoir que je fonctionne dans ma meilleure version. Et ce qui est intéressant, c'est que beaucoup de gens ont une montre de sport. Que ce soit pour courir un marathon ou dans la vie de tous les jours. Ils savent, par exemple, à quelle vitesse bat leur cœur. Les personnes diabétiques, elles, ont une très bonne idée de leur taux de glycémie actuel.

[00:33:12] Mais comment je me sens mentalement, par exemple, est-ce que je suis zen ou stressé ? Peu de gens le savent. Par contre, les gens qui font du trading en bourse le savent bien, parce qu'ils sont formés pour ça. Ou aussi certains pilotes de ligne, ils savent s'ils s'appuient sur le dossier ou s'ils penchent le buste vers l'avant en cas de stress. Mais si je dis maintenant, pour un parapentiste normal, ça fait une énorme différence s'il se demande aussi : comment je vais, au fond ? Est-ce qu'on devrait alors...

[00:33:44] **Lucian Haas:** Faut-il le faire avant chaque vol ? Avant le décollage, se dire : « Hé, je regarde mes instruments, ok, l'appareil est chargé, le GPS capte, XCTrack tourne et tout le reste. » Et ensuite se demander : « À quoi ressemble mon cerveau en ce moment ? Comment est-il ? À quel point est-il saturé ? » Ou plutôt, quel est mon état d'énergie avec mon corps et tout ça ?

[00:34:05] **Thomas Theurillat:** C'est une très bonne question. Je pense que prendre un petit moment pour son propre état de conscience avant le départ apporte énormément. Et je ne pense pas que ça ne concerne que les aspects mentaux, ça concerne aussi par exemple la question : est-ce que j'ai assez mangé ? Est-ce que je suis bien hydraté ? Ou est-ce que ça concerne des choses comme : est-ce que je dois encore aller aux toilettes ? Ou des trucs tout simples ? Et sous le stress, on oublie tout ça. Et puis il y a sûrement encore deux ou trois questions qui peuvent beaucoup aider à y voir clair. Par exemple : est-ce que je dois prouver quelque chose à quelqu'un aujourd'hui ? Est-ce que je fais ce vol pour moi et est-ce que c'est bien si je suis satisfait ? Ou est-ce que je suis dans une situation de compétition, consciente ou non ?

[00:34:53] Est-ce que je dois battre mes collègues maintenant ? Ou est-ce qu'il y a aussi le championnat du club aujourd'hui ? Ou est-ce que j'aurai un problème si je mets ça d'une manière ou d'une autre dans le XContest et que ce chiffre et celui-là s'affichent là ? Donc, pour qui est-ce que je le fais ? Et je pense aussi que si on le sait, genre, aujourd'hui je veux le montrer à tout le monde, c'est très utile de se mettre ça au clair. Parce qu'on vole différemment après ? Oui, ou parce que ça a, par exemple, une influence énorme

[00:35:19] sur les décisions ou même sur la motivation. Parce qu'il y a, je connais énormément de gens qui me racontent toujours qu'ils trouvent ça horrible avec la thermique, que ça secoue tellement. Et on peut alors se demander pourquoi tu te infliges ça, non ? Parce que s'ils savent pourquoi ils le font, ils peuvent aussi décider beaucoup plus librement s'ils veulent le faire. On peut se dire : est-ce que je veux ça ? Mais si on ne sait pas du tout pourquoi on le fait au fond, ou si on se demande si on doit supporter ça parce que les autres le font aussi, alors ça devient sûrement important. Et peut-être aussi dans d'autres activités, par exemple en Suisse, il y a relativement beaucoup d'accidents en montagne. Ça fait trois par semaine. Trois accidents mortels par semaine.

[00:36:06] Et pour ces accidents en montagne, c'est très intéressant, aussi pour les accidents d'avalanches, que ça ne vient que rarement d'un manque de connaissances. Ils savaient toujours que c'était dangereux. Mais pour une raison ou une autre, ils voulaient le faire. Et je pense aussi pour le parapente, quand on est très clair sur ce qu'est ma motivation, mon moteur, comment je me sens, alors on est fondamentalement beaucoup plus libre dans sa tête, parce qu'on s'est déjà posé ces questions difficiles dans la vallée ou au sol et elles ne nous surgissent pas d'un coup là-haut pendant le vol.

[00:36:39] **Lucian Haas:** Y a-t-il aussi des questions que je devrais me poser pendant le vol ? Je veux dire, d'un côté, c'est avant le décollage, tu te dis : je vais faire mon check des instruments et mon check mental pour moi-même. Quelles questions pourraient être importantes pendant le vol aussi, que l'on pourrait se poser ?

[00:36:55] **Thomas Theurillat:** Je sais simplement ce qui fonctionne bien pour certaines personnes. Une bonne question est : suis-je dans cet état de performance idéal ? C'était par exemple l'été dernier avec Patrick von Känel sur le Vario. Juste une question comme ça. L'état de performance idéal, non ? Alors, est-ce que je suis dans cet état de performance idéal ? Et s'il remarque que non, il peut le changer d'une manière ou d'une autre. On peut aussi s'entraîner à ça, soit en réduisant un peu la pression, soit en mangeant plus, ou en respirant mieux, ou en comprenant ce qui l'empêche de voler librement. Ensuite, il y a d'autres questions, d'autres personnes, pour qui le sujet de la respiration et de la relaxation aide déjà. Ils sont simplement chroniquement un peu trop tendus. Donc s'ils font attention, par exemple, à relâcher les mains sur la poignée ou à être vraiment détendus dans le sellette avec le dos, alors ils sont plus zen et volent mieux en conséquence.

[00:37:54] Et je pense que c'est ça qui est passionnant dans le mental. Les gens fonctionnent de manière très individuelle. Alors, si on regarde par exemple un décollage, tout le monde a probablement des chaussures différentes, non ? Parce que tout le monde a des pieds différents et c'est tout à fait normal. On a peut-être la même aile ou le même Vario, mais les chaussures, elles sont différentes pour chacun. Et le mental aussi est très individuel. L'un a besoin d'un peu plus de pression et il est surtout bon quand il a le couteau sous la gorge ou qu'il est en train de couler quelque part, alors il se resserre et il est efficace. L'autre est plutôt trop stressé et a besoin de relaxation. Le troisième a peut-être besoin d'un ami qui le provoque et lui dit : « aujourd'hui, tu vas encore décoller », et ça le stimule tellement qu'il fait son meilleur vol aujourd'hui.

[00:38:42] Il y a des gens qui sont très bons quand ils n'ont pas d'attentes. Donc s'ils se disent que ça ne va de toute façon pas monter et que je vais juste un peu gratter, ils n'attendent rien et ils volent super bien. Et s'ils attendent beaucoup, ils volent mal, et ils ont un grand bénéfice à se clarifier par rapport à leurs attentes. Et toi, quel genre de profil tu es en parapente ? Pour moi, il est très important de voler seul. Parce que je suis aussi beaucoup avec des gens d'habitude, ou peut-être en train de travailler, ou quand je coache des gens par exemple et que je suis au décollage et qu'on s'assure qu'ils aient un super vol, alors je dois les laisser partir et voler pour moi, sinon pour moi c'est comme un vol de transport.

[00:39:28] Par exemple, je monte souvent avec des gens sur le sommet à quatre mille mètres, je les guide jusqu'au sommet, on s'assure qu'ils aient un bon décollage, et parfois c'est difficile avec le vent ou autre, l'air est rare, les nerfs sont à vif. Quand ils sont tous en l'air et que je décolle en dernier, je m'assois généralement encore dix minutes pour que ce soit aussi mon vol, parce que sinon je suis en mode prestataire de services et je vole juste comme ça.

[00:39:58] Et en fait, j'aime bien aller seul au décollage et voler pour moi. C'est là que je peux bien voler.

[00:40:06] **Lucian Haas:** Tu es coach et tu emmènes quasiment ce rôle de coach avec toi. Alors, à quel point es-tu aussi dans cette psychologie, ces questions, ces objectifs et tout le reste, enfin, tous ces conseils que tu donnes aux autres ? Jusqu'à quel point le petit Thomas est-il toujours à tes côtés, ce Thomas de la psychologie, celui qui te coach toi-même ? Est-ce que ça t'arrive aussi constamment ?

[00:40:28] **Thomas Theurillat:** En fait, je peux assez bien déconnecter. Par exemple, je peux très bien le faire à la maison à table avec les enfants. Là, je suis juste moi-même, ou je m'exerce aussi à être totalement authentique. Par exemple, même quand quelque chose m'énervé. Je ne veux pas que mes enfants aient toujours un père qui s'autorégule ou quoi, alors si je trouve quelque chose de grave, je le dis assez directement comme ça. Et là, je peux bien laisser tomber ce rôle de coach. Et l'autre chose, ce que je trouve vraiment passionnant aussi, c'est que je ressens

[00:41:06] je le trouve souvent simplement utile, pas comme une contrainte. Par exemple, quand je suis quelque part et qu'il y a une conversation difficile, ou quand je suis quelque part et que je ne sais pas quoi faire sur le moment, je trouve ça génial de retrouver ces outils et de pouvoir, par exemple, dire,

[00:41:25] C'est justement un bon exemple, par exemple avec cette histoire de Corona qui nous a beaucoup touchés, moi et notre entreprise, ces dernières semaines. Le fait que j'ai l'habitude, par exemple, de séparer immédiatement les faits des émotions et de me dire : quels sont les faits, au juste ? Et maintenant, quel est mon sentiment par rapport à ça ? Et ce

n'est pas un prix, ce sont deux briques de construction avec lesquelles on peut faire quelque chose. Et ça me rend souvent très capable d'agir.

[00:41:53] **Lucian Haas:** Est-ce qu'on peut bien se coacher soi-même ou est-ce qu'il est déjà préférable de dire qu'il est utile d'avoir toujours un coach externe ?

[00:42:03] **Thomas Theurillat:** Alors, j'ai la grande chance que les gens qui travaillent chez OneDay, pour pouvoir travailler ici, doivent faire un coaching et c'est souvent moi le client. Et je pense aussi que le coaching est complètement surévalué. Je veux dire, si une personne attentive pose une bonne question, c'est déjà du coaching. Ce ne sont pas seulement ceux qui ont lu dix livres ou qui ont suivi cette formation qui sont des coachs. Ça arrive très souvent. Comme pour le leadership aussi. Il y a beaucoup de gens qui dirigent les autres alors qu'ils ne sont pas dans ce rôle de leader conscient. Et ça aide toujours. Un interlocuteur, je pense, ça aide toujours.

[00:42:49] **Lucian Haas:** Revenons un peu en arrière à cette époque de X-Alps, toi et Chrigel ensemble. Est-ce qu'il y a des choses, à partir de cette collaboration et de ce fait de suivre Chrigel et tout le reste, dont tu as tiré quelque chose de positif ou dont tu as vraiment appris quelque chose ? Je veux dire, pour Chrigel, tout le monde voit ça de l'extérieur et se dit : « OK, il a probablement appris beaucoup de questions systématiques grâce à ce coaching, ce soutien et tout le reste, et maintenant d'autres équipes essaient de mettre cela en œuvre de la même manière » et tout ça. Ça se copie. Qu'est-ce que toi, tu as tiré de cette collaboration avec Chrigel ?

[00:43:25] **Thomas Theurillat:** Alors, je trouve qu'il y a énormément de choses, à des niveaux très différents. Pour moi, ça se résume à deux points. L'un, c'est vraiment que c'est l'interlocuteur qui décide de la quantité de coaching dont il a besoin. Tu peux proposer une boîte à outils immense, mais l'autre n'en a peut-être besoin de rien, ou juste d'un tournevis, ou il en prend juste un peu. Et je pense que c'est pour moi, encore une fois, par exemple en 2011 quand la météo était si mauvaise, c'était clair : il faut toujours organiser les choses de manière à ce que l'athlète ou le client choisisse ce dont il a besoin et s'il en a besoin du tout. On ne peut pas simplement coacher quelqu'un alors qu'il dit juste que tout va bien, qu'il court sur cette route et qu'il trouve ça nul, et que c'est aussi OK pour lui de trouver ça nul.

[00:44:16] Je n'ai pas besoin d'être forcément de bonne humeur, par exemple. Et la manière de mettre cela à disposition sans être intrusif, je pense qu'on a aussi énormément appris là-dessus. On avait un bon système, même en 2003 quand ça allait si vite en six jours. J'avais différentes casquettes et Hegel pouvait en fait choisir ce qu'il voulait de moi : si il voulait que je sois son guide de haute montagne, son coach, son tacticien ou juste un pote. Et en fait, comme chacun a différents rôles dans cette course, en ayant bien organisé ça, je pense que c'était un bon point. Et la deuxième chose que j'ai vraiment aussi apprise en 2015...

[00:45:02] ce que j'ai encore bien appris, c'est que d'un côté, il y a l'équipe qui fait ce X-Alps, et de l'autre, il y a tout le projet, et c'est une relation triangulaire. Il y a l'organisation de la course, il y a l'athlète et il y a l'équipe de support. Il ne suffit pas de gérer la relation avec l'athlète pour maximiser la performance, il faut bien construire tout ce triangle. Parce qu'il y a eu, par exemple, la menace d'une disqualification pendant la course et on a reçu une pénalité de temps, par exemple. Et dans ce triangle, c'était les organisateurs et les athlètes qui étaient aux angles. Et là, il faut se demander : est-ce que je modère cette relation pour qu'ils ne se disputent pas ?

[00:45:48] Ou est-ce que je me lie à l'athlète ? Ou quelle est la position la plus utile là-dedans ? Et je pense qu'on en a aussi énormément appris. C'est-à-dire, comment gérer ce directeur de course et cette organisation pour qu'il y ait une bonne course, alors que les uns sont assis à une table et que les autres font 5 000 mètres de dénivelé le même jour et ont des problématiques totalement différentes. Ou aussi le manque de ressources, parce qu'on est tout le temps sur le terrain avec le sport.

[00:46:19] **Lucian Haas:** Ensuite, en 2015 après la course, je crois que c'était en novembre, vous avez annoncé que vous arrêtiez, que vous n'étiez plus cette équipe de supporters ou quoi que ce soit ? L'équipe Suites 1. Et tout le monde s'est dit que la Dream Team était finie, peu importe la raison. Quel a été le déclencheur ? Pourquoi avez-vous dit à ce moment-là que vous ne vouliez plus continuer ?

[00:46:39] **Thomas Theurillat:** Pour moi, c'était un point principal, je ne vais pas m'étendre éternellement. À l'époque, j'avais deux enfants. Notre entreprise One Day a énormément grandi. En 2015, on a vu que c'était super difficile d'être

très performant sur ce X-Hub quand on a d'autres activités à côté. Et combien de temps peut-on vraiment y consacrer ? J'en étais arrivé à un point où je me suis dit : je pense avoir bien vu le X-Hub maintenant, on préfère communiquer une fin propre, et ensuite Chrigel pourra chercher un nouveau supporter et je pourrai me concentrer sur notre entreprise et d'autres athlètes. C'était tout simplement devenu trop.

[00:47:24] Et je trouve toujours ça bien de mettre un point final propre et de dire : « Hé, voilà quelques super X-Alps ».

[00:47:33] Et après coup, on n'a peut-être pas très bien communiqué sur le fait que ça ne concerne vraiment que les choses liées à cette période X-Alps. Parce que si on se voit régulièrement maintenant, et qu'en ce moment on écrit un livre, qu'on fait beaucoup de High-and-Fly et qu'on discute de diverses choses... mais je trouve aussi bien, comment dire, et je le dis à l'envers, je pense que le coaching est toujours bon quand le coach essaie de se rendre inutile le plus rapidement possible. Et quand on parle vraiment d'empowerment, ça signifie aussi que l'autre devient si fort qu'il n'a plus besoin de toi. Et je trouve qu'il faut faire ça avec une cohérence totale.

[00:48:18] Et pour moi, c'était vraiment vers la fin des années 2000 ou en 2015 que c'est devenu clair : la règle est ainsi devenue, il a tout ce qu'il faut, il peut gagner un X-Alps, donc il n'a pas besoin de moi pour ça. Du coup, il doit le faire seul et j'ai à nouveau du temps libre pour d'autres clients et peut-être des projets encore plus difficiles.

[00:48:39] **Lucian Haas:** Tu fais beaucoup de choses, tu coaches aussi d'autres sportifs et des sportifs de l'extrême, et tu as maintenant aussi quelques autres parapentistes que tu coaches et tout ça. Est-ce qu'il y a des différences, où tu te dis, « hé, les parapentistes fonctionnent d'une certaine manière par rapport aux autres sportifs » ? Est-ce qu'il y a des choses typiques où tu te dis, « hé, c'est un parapentiste, pourquoi est-ce différent » ? Ou qu'est-ce que le parapentiste en tant que sportif de l'extrême représente pour toi ? Où le classes-tu ? En gros, qu'est-ce qu'il y a de spécial ? Je ne vois pas la

[00:49:09] **Thomas Theurillat:** Je ne vois pas la parapente comme un cluster. Je vois simplement des sportifs individuels dans la nature. Et là, il y a certainement la question de la communication et de la responsabilité individuelle. Que ce soit un alpiniste, un segler ou un pilote, ils ne fonctionnent pas du tout comme des footballeurs. Ou alors, quand il s'agit d'opportunités, beaucoup de sportifs individuels sont aussi bons parce qu'ils sont extrêmement flexibles. Mais il y a aussi beaucoup de réactions et de frictions. Si trois bons alpinistes partent en expédition, chacun cherche à maximiser ses gains. Et ça commence avec Reinhold Messner et ces huit mille mètres, où on ne réveille pas forcément tout le monde dans la tente le jour du sommet, que tout le monde n'atteigne pas le sommet, et ainsi de suite.

[00:50:00] Alors, on est comme dans un

[00:50:04] dilemme du prisonnier. On a besoin les uns des autres, mais chacun veut être le héros, non ? Et puis des gens montent à la montagne à trois, mais sur leur Instagram, chacun fait comme s'il était seul au sommet. Il y a des histoires de fous, non ? Et je me dis simplement que ces pratiquants de parapente ont appris très tôt que si l'autre se plante, c'est son problème, moi je continue mon truc. Et alors que dans d'autres sports c'est beaucoup plus clair, il faut voir, on commence, il y a beaucoup plus cette structure sociale et aussi la compétence en communication. Pour ça, et ça m'impressionne, les pratiquants de parapente sont extrêmement fiables.

[00:50:49] Ou je dirais plutôt les pilotes. Je sais que, par exemple, quand on fixe des rendez-vous ou certaines choses, beaucoup de sportifs individuels, même dans les sports extrêmes, ont une conscience professionnelle très élevée. Aussi dans la vie quotidienne. Ils sont ponctuels, ils sont fiables et les autres, oui, ça nous saute aux yeux par exemple. Tu peux

[00:51:16] **Lucian Haas:** Tu peux expliquer ça ? Enfin, à quoi est-ce dû ? Ou est-ce que, enfin, quel est le rapport entre la ponctualité et le pilotage ? Ça a l'air un peu bizarre au premier abord, parce que tu dis que je dois constamment réajuster mon vol. On ne peut pas dire : je décolle à dix heures, parce que peut-être que la thermique ne commence qu'à onze heures et demie ou autre chose. Donc, la ponctualité n'a pas vraiment grand-chose à faire là-dedans. Alors comment est-ce que l'un, comment est-ce que l'un s'accorde avec l'autre ?

[00:51:38] **Thomas Theurillat:** il y a une grande recherche ou une grande direction de recherche. Existe-t-il des prédicteurs, donc des conditions de réussite ? Et pour résumer simplement, il y a deux choses : l'intelligence et la conscience professionnelle. Donc, les gens qui sont consciencieux et intelligents, peu importe ce qu'ils font, ils

réussissent. Et je pense que, dans le parapente, c'est l'inverse : si tu n'es pas consciencieux, tu ne vas probablement pas durer longtemps. Tu n'auras pas cette autodiscipline ou cette responsabilité personnelle pour durer. Pour faire les choses correctement. Et je pense que les gens avec qui nous avons affaire sont tous déjà vraiment bons dans quelque chose.

[00:52:23] Ils savent déjà faire des choses et maintenant, ils veulent devenir encore meilleurs. Et je remarque simplement qu'ils ont cette qualité avec eux.

[00:52:30] **Lucian Haas:** Si tu dis que beaucoup de pilotes ont une certaine conscience professionnelle, est-ce que c'est peut-être aussi quelque chose pour revenir au tout début, la situation actuelle avec le Corona, il faut aussi beaucoup de conscience pour se dire que c'est peut-être la meilleure façon de s'en sortir. La conscience, comme je me retire, je me lave constamment les mains, peu importe ce que l'on prend pour ça, pour se dire que je vais peut-être mieux traverser cette situation, aussi risquée soit-elle. Est-ce que les pilotes sont peut-être relativement bien armés pour ça ?

[00:53:02] **Thomas Theurillat:** Être consciencieux, c'est peut-être même encore plus loin. C'est peut-être aussi quelque chose qui, ou cette rigueur, enfin, si je traite mon matériel et moi-même avec soin et que je le fais bien, alors je suis bien meilleur en l'air, mais alors je suis peut-être aussi, je le dis maintenant, dans des sujets totalement différents dans la vallée, j'ai aussi un avantage énorme. Ce que je vois plutôt chez beaucoup de bons pilotes, c'est qu'ils peuvent rester assez calmes quand les faits sont là. Donc, si par exemple nous volons au-dessus d'une haute vallée ou si nous volons au-dessus de quelque chose où on ne peut pas atterrir, nous voyons quand même l'altitude de vol et nous voyons aussi, comment dire, les...

[00:53:49] la finesse, là on peut rester très calmes et se dire : « Hé, ça va nous porter jusqu'à là-bas ». Et je pense que c'est parce que c'est peut-être prévisible. On sait à peu près jusqu'où ça va, ou on peut planer au-dessus d'une longue forêt ou d'un grand lac. Je pense que ce sang-froid peut beaucoup nous aider, alors qu'un footballeur, par exemple, à la 85e minute ne sait pas ce qui va se passer dans les cinq prochaines minutes, il est constamment sous tension. Et je pense que si on aussi... j'ai par exemple eu affaire à une entreprise en début de semaine qui a des problèmes de liquidité massifs. Mais s'ils le prennent avec le même calme qu'un Jumbojet qui a une panne de moteur et qui se dit simplement : « OK, mais on a encore de l'altitude, et ça, c'est à peu près notre finesse, et voilà ce que chaque jour nous coûte », alors ça suffira probablement jusqu'à la fin juin, si les calculs sont bons, non ?

[00:54:43] Là, on peut passer tout le mois de mai à dormir tranquille, parce qu'on sait qu'on a fait un plan. Et je pense que cette façon de penser, on peut très bien l'appliquer quand on est en plein vol.

[00:54:55] **Lucian Haas:** Mais avec le Covid, on a encore le problème, enfin dans la situation actuelle et avec l'image de « je survole une grande zone non praticable et je peux dire que j'ai ma finesse, j'ai mon altitude et je vais passer au-dessus ». En même temps, avec le Covid en ce moment, je me dis : d'accord, on survole une zone non praticable pendant un certain temps, mais je ne vois absolument pas non plus où ça redevient praticable directement. Donc là où tu dis que ma finesse suffit, en ce moment ça veut dire que tu as peut-être besoin d'une finesse de 1 pour 5, peut-être 1 pour 20 ou 25, ou 1 pour 50 pour finir par atteindre à nouveau la prairie sécurisée ou quelque chose du genre. Qu'est-ce qu'on peut faire dans de telles situations, quand on est déjà en l'air et qu'on se dit : « ben, on continue tout simplement » ?

[00:55:39] **Thomas Theurillat:** Non, je pense que c'est aussi un bon point.

[00:55:43] Cette fameuse théorie du décollage correspond aux faits et à ce que les yeux voient. Donc, même si je sais aussi,

[00:55:53] je sais que j'ai encore tant de carburant ou tant de vent ou tant d'altitude, que c'est juste assez, mais je sais aussi exactement quel est mon travail, à savoir trouver une ascendance dans les 30 prochains jours. Je pense juste,

[00:56:10] regarder vraiment les faits froidement et de se dire : avec la prévision actuelle, ou même avec l'absence d'information actuelle, qu'est-ce qui est clair ? Et ensuite de dire : avec les informations d'aujourd'hui, j'ai environ tel scénario. Et là, je ne pense pas au sujet de la maladie, mais je pense au sujet de l'économie ou aux conséquences économiques du Corona. Parce qu'une fois que j'ai un plan, même s'il est super difficile, je sais dans quelle direction mes efforts doivent aller. Et si je n'ai aucun plan, parce que je n'ai même pas le courage de regarder les faits en face, alors ça devient vraiment stressant. Ça veut aussi dire que pour

[00:56:52] **Lucian Haas:** en volants, être dans une situation où je suis peut-être sur une pente raide, je tiens à peine, je veux en fait continuer à voler, mais pour l'instant, ça veut dire que je m'accroche ici et que je ne fais que faire des allers-retours en espérant qu'une prochaine thermique finisse par arriver. Mais je ne peux pas prévoir quand elle viendra vraiment, mais là, je dois faire preuve de persévérance, de résilience ou peu importe.

[00:57:15] **Thomas Theurillat:** Oui, exactement. Et je pense que c'est une belle image quand j'arrive à me concentrer sur ce que je peux influencer. Si je dis, par exemple, que le soleil n'est pas là ou que la thermique n'est pas là, ce que je peux faire maintenant, c'est soit aller atterrir au top et attendre, soit je peux juste rester ici encore une demi-heure à boudier et je me concentre sur ça, alors je reviens à moi. Je suis alors sur ce que je peux influencer. Je peux aussi dire, maintenant je boude encore à gauche et à droite et pour ça, je mange tranquillement mon sandwich ou je prends une belle photo. Et là, je suis dans ma force ou dans mon sujet et je suis en train de faire quelque chose. Alors que le contraire, c'est que je m'inquiète pour des choses que je ne peux pas influencer, ce qui me place tôt ou tard dans une posture de victime,

[00:58:01] ...va aider à adopter le bon état d'esprit. Je suis la marionnette de quelque chose que je ne peux pas contrôler. Et c'est ce qui génère énormément de stress chez l'être humain. Très bien, Thomas.

[00:58:12] **Lucian Haas:** Je dirais que c'est une bonne conclusion pour permettre aux gens de continuer ainsi pendant cette période de Corona, pour qu'ils puissent s'en servir comme d'une réflexion pour tenir le coup, afin de pouvoir reprendre bientôt de vrais envols. Merci pour cette discussion super intéressante. Je suppose que beaucoup de gens pourront en tirer quelque chose. Et oui, je te souhaite aussi de pouvoir bientôt repartir sur d'autres projets qui t'attendent encore.

[00:58:40] **Thomas Theurillat:** Avec grand plaisir. Merci beaucoup aussi pour vos questions passionnantes et un amical salut de Suisse, ici d'Interlaken. Merci. Merci à toi.

[00:58:54] **Lucian Haas:** C'était Thomas Theurillat en conversation avec Lucian Haas. Si vous voulez en savoir plus sur les offres de coaching de Thomas, je vous recommande de consulter son site web www.oneday.ch. Dans les notes de cet épisode de podcast sur mon blog Lu-Glitz, vous trouverez également plusieurs liens vers des vidéos et des textes sur la collaboration entre Thomas Theurillat et Chrigel Maura.

[00:59:19] Pour finir, un petit mot personnel. Les conséquences de la pandémie de Corona posent de nouveaux défis à beaucoup de gens. Parmi eux, je constate moi-même, en tant que journaliste indépendant, une baisse de commandes. Ce n'est pas encore dramatique, mais il est d'autant plus important pour moi de mentionner que si je mets gratuitement à disposition les contenus de mon blog Lu-Glitz et le podcast Podz-Glitz, je ne les offre pas gratuitement par principe. Si ce que je fais vous plaît, si vous tirez du plaisir et de l'utilité des nombreuses informations et interviews, alors je me réjouis de votre soutien pour mon travail. Le montant que vous souhaitez donner en tant que contribution reste entièrement à votre discrétion. Pour ceux qui hésiteraient, je suggère, à titre indicatif et sans engagement, un euro par épisode de podcast et deux euros par mois de lecture.

[01:00:04] sur Lu-Glitz. Les paiements sont tout simples, par PayPal ou par virement bancaire. Vous trouverez les coordonnées correspondantes sur le site de Lu-Glitz, plus précisément sur la page Fördern. En tout cas, restez en bonne santé, traversez cette période de Corona sereinement et croisons tous les doigts pour que nous puissions reprendre le vol plus tôt que prévu. Ciao.