

Groundhandlix

Podz-Glidz 37 — Urs Aschmann

Published	2020-08-21
Episode page	https://soundcloud.com/lu-glidz/groundhandlix-urs-aschmann-podz-glidz-37
Duration	01:09:17
Speakers	Lucian Haas, Urs Aschmann
Languages	Deutsch (de) · English (en) · Français (fr)
Audio	0037-groundhandlix-urs-aschmann.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language de
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	20 correction(s) applied

Contents

Deutsch	2
Show notes	2
Transcript	2
English	16
Show notes	16
Transcript	16
Français	29
Show notes	29
Transcript	29

Deutsch

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

Show notes

Groundhandling gilt als eine der wichtigsten Übungen auf dem Weg zu einem sichereren Piloten. Urs Aschmann vertraut dabei auf die Macht der kleinen Schritte.

Egal wen man fragt, was man tun kann, um zu einem besseren Piloten zu werden – Eine Antwort wird so gut wie immer unter den Top-3-Tipps rangieren, die man bekommt: Groundhandling. Es ist das Spiel mit dem Schirm am Boden aber ohne das Ziel, zwangsläufig auch in die Luft zu kommen.

Das Groundhandling hat viele Gesichter, es gibt diverse Philosophien oder gar Schulen. Renommiertere Experten wie Mike Küng würden das Groundhandling am liebsten als eigene sportliche Disziplin etablieren. Da wird der Schirm zum Hilfsmittel, um Strohballen, Laternenmasten oder steile Felsen allein mit den Zug- und Auftriebskräften des Schirmes zu erklimmen.

Andere sehen Groundhandling eher als sanftes Spiel, als spaßvolle Übung, um Vertrauen in seinen Schirm zu gewinnen, dessen Bewegungen spüren und antizipieren zu lernen und so vor allem zum sicheren Starter zu werden.

Einer, der eher in diese zweite Kategorie fällt, ist der Schweizer Urs Aschmann. Urs hat erst mit Mitte 40 das Gleitschirmfliegen gelernt, aber bald auch ein paar schmerzhaft Erfahrungen gemacht. Schließlich entdeckte er das Groundhandling für sich als Weg, um wieder angstfrei an den Start zu gehen. Mit der Zeit war er so versiert im Bodenturnen mit dem Schirm, dass er Lust bekam, sein Wissen und Können weiterzugeben – unter dem charmanten Namen: Groundhandlix.

In dieser 37. Folge von Podz-Glitz teilt Urs einiges aus dem Schatz seiner Erfahrungen. Was da so alles kommt, soll hier nicht gleich verraten werden. Nur so viel: Es geht auch um die Entdeckung der Langsamkeit. Viel Spaß beim Hören!

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

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

Musik dieser Folge:

"Knowpe" von Noir et Blanc Vie

No copyright music

Von nix kommt nix, heißt es. Auch der Podcast Podz-Glitz wie der Blog Lu-Glitz können auf Dauer nur bestehen, wenn meine Hörer und Leser dieses Angebot nicht nur ideell wertschätzen, sondern auch mithelfen, es zu finanzieren.

Links:

- Groundhandlix: <http://groundhandlix.ch/>
 - Groundhandlingchallenge: <https://www.groundhandlingchallenge.com/>
 - Ground: https://play.google.com/store/apps/details?id=de.schmidt_voigt.ground
-

Quelle: <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/08/podz-glitz-37-groundhandlix.html>

Transcript

[00:00:03] **Urs Aschmann:** Das bodennahe Fliegen, ich empfinde es halt dann intensiver, weil in tausend Metern Höhe, da verschwindet die Relation zum Boden, aber so haunnahe Fliegen, das macht mich schon sehr glücklich.

[00:00:36] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, der Lu-Glitz-Podcast.

[00:00:40] **Urs Aschmann:** Geschichten aus dem Kosmos des Gleitschirmfliegens.

[00:00:45] **Lucian Haas:** Heute mit Urs

[00:00:48] **Urs Aschmann:** Aschmann und

[00:00:50] **Lucian Haas:** Lucian Haas am Mikrofon.

[00:00:55] Egal wen man fragt, was man tun kann, um zu einem besseren Piloten zu werden, eine Antwort wird so gut wie immer unter den Top-3-Tipps rangieren, die man bekommt. Groundhandling. Das Spiel mit dem Schirm am Boden, aber ohne das Ziel, zwangsläufig auch in die Luft zu kommen.

[00:01:14] Das Groundhandling hat viele Gesichter, Philosophien oder gar Schulen. Es gibt renommierte Experten wie Mike Küng, die das Groundhandling am liebsten als eigene sportliche Disziplin etablieren würden. Da wird der Schirm zum Hilfsmittel, um Strohballen, Laternenmasten oder steile Felsen allein mit den Zug - und Auftriebskräften des Schirmes zu erklimmen. Andere sehen Groundhandling eher als sanftes Spiel. Als spaßvolle Zweckübung, um Vertrauen in seinen Schirm zu gewinnen, dessen Bewegungen zu spüren und antizipieren zu lernen und so vor allem zum sicheren Starter zu werden.

[00:01:48] Einer, der eher dieser zweiten Kategorie zuzurechnen ist, ist der Schweizer Urs Aschmann. Urs hat erst mit Mitte 40 das Gleitschirmfliegen gelernt. Doch dann bald ein paar schmerzhaft Erfahrungen gemacht. Schließlich entdeckte er das Groundhandling für sich als Weg, um wieder angstfrei an den Start zu gehen. Mit der Zeit war er so versiert im Bodenturnen mit dem Schirm, dass er Lust bekam, sein Wissen und Können weiterzugeben. Unter dem charmanten Namen Groundhandlings. In dieser Podcast-Folge erzählt Urs dann auch einiges aus seinem Schatz an Erfahrungen. Was da so alles kommt, will ich jetzt noch gar nicht verraten. Nur so viel. Es geht auch um die Entdeckung der Welt. Und um seine Langsamkeit. Bevor es losgeht, noch ein Hinweis in eigener Sache. Der Podcast Podz-Glitz, wie der zugehörige Blog Lu-Glitz, werden nicht durch Werbung finanziert, sondern allein von Hörern und Lesern getragen.

[00:02:40] Es wäre klasse, wenn auch du zum freiwilligen Förderer dieses Projektes wirst. Mit einem finanziellen Beitrag kannst du meine Arbeit unterstützen. Alle nötigen Infos, wie einen PayPal-Link oder Banküberweisungsdaten, findest du auf der Website von Lu-Glitz. Und zwar dort auf der Seite Fördern. Wie viel du vielleicht 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 auf Lu-Glitz. Nun aber auf zu Groundhandlings.

[00:03:15] Urs, hattest du eine glückliche Kindheit?

[00:03:18] **Urs Aschmann:** Ich würde sagen, ja. Was

[00:03:21] **Lucian Haas:** ist eine glückliche Kindheit?

[00:03:24] **Urs Aschmann:** Eine glückliche Kindheit ist, sich zu entwickeln. Nach seinen eigenen Fähigkeiten. Ja, von den Eltern wahrgenommen als eigenständige Persönlichkeit, die ihren Weg finden soll. Ja, die Welt ausprobieren zu können.

[00:03:49] **Lucian Haas:** Du hast dich ja beruflich jahrelang mit der Planung von Abenteuerspielplätzen beschäftigt. Wie wichtig ist dieses freie, aber durchaus mit Risiken verbundene Spiel?

[00:04:01] **Urs Aschmann:** Extrem wichtig finde ich, weil in der letzten Zeit, so sagen wir mal zehn Jahre, hat sich etwas entwickelt, was angstbesetzt ist von den Eltern. Es gibt viele Helikopter-Eltern, die ihre Kinder unglaublich beschützen, die nur das Beste wollen für sie. Und der Schuss geht da ein bisschen nach hinten. Ja, es geht da ein bisschen nach hinten los, weil den Kindern darf ja nichts passieren. Sie sind überbehütet und lernen so auch nicht mehr, die Folgen ihres eigenen Handelns abzuschätzen und das auszuprobieren.

[00:04:47] Weil sie sind in einem ganz strengen Korsett drin. Und die Spielplätze, die erlauben es, so quasi als Krücke zum Wald, als idealen Spielplatz, sich auszuprobieren und Risiken lernen abzuschätzen und sich halt vielleicht auch mal wehzutun. Das gehört auch dazu, aber es soll nichts Schlimmes passieren dabei.

[00:05:14] **Lucian Haas:** Wenn jetzt diese Erwachsenen so als Helikopter-Eltern und sowas auftreten, kann es auch daran liegen, dass wir Erwachsene auch zu wenig spielen?

[00:05:24] **Urs Aschmann:** Ja, definitiv. Definitiv. Also wir, die Erwachsenen haben meiner Meinung nach ein, zwei, drei Jahre Zeit. Das ist ein grundlegendes Problem. Viele mögen sich nicht mehr an ihre eigene Kindheit erinnern und wissen nicht mehr, was spielen heisst. Sich auszuprobieren, entdecken, erforschen. Und die haben sich entwickelt zu Kopfmenschen und das finde ich unglaublich schade. Ist Fliegen für dich auch eine Art Spiel? Im weitesten Sinne schon. Ja, es gibt, von meinem Verständnis von Spielen, gibt es eigentlich keine Grenzen. Spielen ist Entdecken der Welt und sich darin zurechtfinden.

[00:06:13] Und wenn ich jetzt die Chancen habe, das im dreidimensionalen Raum zu tun, finde ich das eine extreme Bereicherung. Und das hört nicht auf. Also es gibt, das Fliegen ist so komplex und so vielseitig und so wunderbar. Und das Wetter ist eine Sache für sich. Da hört es nie auf mit Lernen. Und das Spielen, ich meine, ich bin Kind geblieben, sonst wäre ich nicht Spielplatzbauer geworden. Und ja, ich geniesse das sehr.

[00:06:48] **Lucian Haas:** Wie bist du eigentlich zum Fliegen gekommen? Auch aus der Spiellust heraus? Oder was war der Antrieb, dass du gesagt hast, ich möchte Fliegen lernen?

[00:06:57] **Urs Aschmann:** Das war, das war... Ich habe schon immer vom Fliegen geträumt. Also in Albträumen, eingekesselt von bösen Leuten, konnte ich hochspringen und fliegen. Dann später auf einer langen Wanderung mit meinem Vater war ich müde und habe mir gedacht, wenn ich jetzt diesen Hang schnell runter, ganz schnell runter rennen würde und die Arme ausbreiten, dann müsste man doch, wenn man ganz schnell rennen würde, müsste man abheben können. Das war etwa mit vier. Das hat nicht geklappt. Hast du es mal probiert? Nein, wie man weiss, hat das nicht geklappt.

[00:07:40] Aber witzig war, witzig war, viel später habe ich von meiner Schwester mal einen Lenkdrachen bekommen und habe mit dem viel gespielt und habe das einem Nachbarn erzählt. Und der hat gesagt, ah, du, ein Lenkdrachen. Ah, warte mal, ich habe etwas für dich. Er ging in den Keller, gibt mir einen Pack, etwa so gross, und sagt, ja, das ist auch so etwas wie ein Lenkdrachen. Schau mal, ob du damit klarkommst. Und ich habe den ausgepackt und er wurde immer grösser. Das war dann ein Brisere. Und ich habe gedacht, ja, ausprobieren, wie ein Lenkdrachen. Und habe an einem leicht geneigten Hang, bei gutem Wind, habe ich den ausprobiert.

[00:08:26] Und gerannt und wieder hoch und wieder gerannt. Und habe ihn dann angerufen, es fliegt nicht. Und er ist gekommen und dann haben wir zusammen da ein bisschen geübt und angeschoben. Der Wind wurde immer stärker und ich wusste dann nach dem ersten Hüpfen schon, jetzt muss ich eine Schule suchen und ich möchte fliegen lernen. Ich möchte das richtig, richtig seriös lernen. Wie alt warst du damals? Da war ich wahrscheinlich, das war jetzt, das ist 15 Jahre her, ja, 45 war ich, ja. Also relativ spät so, aber es hat alles gut geklappt, mehr oder weniger.

[00:09:10] **Lucian Haas:** Und dann hast du den Kurs gemacht und bist dann als Flieger direkt durchgestartet oder war deine Flugkarriere, hat die eher holprig begonnen?

[00:09:20] **Urs Aschmann:** Die hat holprig begonnen, weil, ja, das war jetzt, rückblickend war es, nicht so das Gelbe für mich, die Ausbildung. Und holprig ging es dann auch weiter. Ich konnte ja wenig, starten, steuern, landen, aber viel mehr nicht.

[00:09:41] Und wollte eigentlich immer mehr Ground handeln, habe das mir alles zusammengesucht im Internet.

[00:09:49] Und habe mir ein bisschen zu viel darauf eingeblendet, ja, und habe mir dann wehgetan, drei Wirbel gebrochen bei starkem Wind. Und das war dann, das hat mich sehr zurückgeworfen. Also

[00:10:06] **Lucian Haas:** das war heftig. Dieser Unfall, du sagtest Ground Handling, ist der am Boden quasi passiert oder warst du fliegen und das war dann eine harte Landung mit diesen Wirbelbrüchen?

[00:10:16] **Urs Aschmann:** Es war eigentlich ein guter Start bei viel Wind, aber mir sind die Brummelhaken rausgefallen. Der Wind war stark. Und der Beschleuniger hat nicht funktioniert. Und so bin ich langsam rückwärts geflogen. Und trotz Ohren anlegen und so bin ich in eine Zone gekommen, wo es halt mich einfach, ja, ich habe den abgerissen. Einen Alpha abreißen ist also ziemlich eine schwierige Sache. Aber ich habe es fertig gebracht und bin dann richtig als zehn Meter runter getonnert. Und ja, habe viel Glück gehabt.

[00:10:55] **Lucian Haas:** Das muss ich sagen. Hast du denn dann gleich wieder mit dem Fliegen angefangen, nachdem die Wirbel verheilt waren? Oder war das ein Prozess, wo du sagst, war das dann auch mit Angst verbunden oder sonstigem, wo du sagst, hm, wie komme ich da wieder dran?

[00:11:09] **Urs Aschmann:** Ja, das war, ich muss zugeben, ich war süchtig nach Fliegen. Also das war ein Flugteufelchen, der mir auf der Schulter sass und immer gesagt hat, ja, guck, Wetter, Wetter gucken, jetzt fliegen, wann fliegen und so. Und das war, ich war da ziemlich Opfer und ausgeliefert und habe zuerst all mein Zeugs verkauft. Das war der Wink mit dem Zaunpfahl, wie ich das verstanden habe. Und ich habe gewusst, so geht das nicht weiter. Nach zwei Jahren habe ich in Betracht gezogen, eventuell mit dem Fliegen wieder anzufangen. Und wups, war das Teufelchen wieder da. Haha. Und dann habe ich gedacht, nein, so geht es ja nicht, da muss ich zuerst einen Weg finden.

[00:11:57] Und habe einen Kurs belegt in autogenem Training, um Herrscher zu werden über die Flugsucht. Also das ganze Zeugs, was mit Fliegen zu tun hat, einzupacken und an einen Ort zu bringen, wo es bleibt. Und ich gehe da hin und hole es wieder nach vorne. Und nicht, dass Zeugs kommt und sagt, ja, jetzt der Teufel. Gehen wir fliegen, gehen wir fliegen. Und so hat das dann geklappt. Und ich habe langsam wieder angefangen und wirklich zuerst Groundhandling gelernt, um meine verletzte Fliegerseele wieder zu heilen und Zuversicht und Vertrauen zu gewinnen in meine

[00:12:41] **Lucian Haas:** Fähigkeiten. Hat das geklappt? Also hat Groundhandling wirklich zu dieser Versöhnung mit dem Fliegen geführt bei dir? Absolut. Weil

[00:12:49] **Urs Aschmann:** ich habe mich ans Groundhandling so herangetastet, schrittweise. Und mich hat das jeweils immer glücklich gemacht. Einen Schirm aufzuziehen ist etwas Schönes. Und ihn oben halten zu können und links und rechts abzukippen und zu laufen. Und das hat mir sehr viel gebracht.

[00:13:10] **Lucian Haas:** Nun ist ja Groundhandling immer so ein Begriff. Alle Leute sagen ja, man muss Groundhandling machen, Groundhandling hier. Und wenn man die Leute fragt. Also auch in meinem Podcast kommt das immer wieder vor, wenn man irgendwelche Piloten fragt. Ja, was kannst du denn als Empfehlung für andere Piloten geben? Heisst es immer Groundhandling. Groundhandling musst du machen. Definier doch einfach mal Groundhandling. Was ist das für dich? Was fällt für dich eigentlich darunter?

[00:13:34] **Urs Aschmann:** Das ist das Spielen mit dem Schirm in einer Weise, dass ich mich von den Reaktionen des Schirmes zwar überraschen lasse. Adäquat darauf reagieren kann. Ohne dass ich durch die Botanik gezogen werde. Ohne in eine unkontrollierbare Situation zu geraten. Und mich da so anzutasten, dass ich die Spielfreude nie verliere. Dass ich nie in die Überforderung komme. Und dass ich im Flow bin. Auf eine Art so, dass ich Lust auf mehr bekomme.

[00:14:22] Und dass es einfach Spass macht. Wenn es keinen Spass macht, sein lassen. Solange es Spass macht und das Bauchgefühl stimmt. Und ich mich freuen kann. Und es mich glücklich macht. Und ich schwitze dabei. Alles gut. Wunderbar.

[00:14:38] **Lucian Haas:** Also Spiel und Spass am Boden. Der Schirm dann quasi als Spielplatzinstrument so ungefähr. Mit dem man dann alles mögliche anstellen kann. Ja, absolut. Ja. Du bietest ja heute auch selbst Groundhandling Kurse an. Wo du andere Leute da ranführst und ihnen Techniken zeigst und sowas. Wie kam es eigentlich dazu, dass du sagst, ich möchte das weitergeben. Das, was ich jetzt mir selber angeeignet habe. Gab es da irgend sowas wie so ein Schlüsselerlebnis, wo du sagst, da bin ich jetzt gefragt oder sowas? Ja.

[00:15:08] **Urs Aschmann:** Ja. Leider bin ich in diesen Jahren, die ich fliege, bin ich verschiedentlich an Unfällen rangekommen. Oder als Beobachter dazugekommen. Und ich habe so viele missglückte Starts gesehen, wo ich mir sagen musste, also wenn die gegroundhandelt hätten und sie hätten ein gutes Schirmgefühl, wäre das nicht passiert. Und dann am Col Rodella, wenn man da zehn Minuten oder eine Viertelstunde herumsteht und der Starterei zuguckt. Es gibt

ja ein Video, das ist so abgräulich schlimm. Also wenn ich da Fussgänger wäre und mich mit dem Gedanken tragen würde, ich könnte doch mal mit dem Fliegen anfangen.

[00:15:57] Dann wäre das für alle Ewigkeit besiegelt und ich würde das nie tun, weil ich hätte das Gefühl, das sind alles Wahnsinnige und Hasardeure, die sich früher oder später wehtun.

[00:16:10] Und weil ich es inzwischen ziemlich gut konnte und habe ich gedacht, ja, also ich versuche das mal. Ich biete das an. Und das war von Anfang an sehr erfolgreich. Da kam zum Beispiel ein erfolgreicher Streckenflieger. Wenn der mal in der Luft ist, dann fliegt er. Aber er hat gesagt, er sei jetzt irgendwie 70. Aber mit Starten und so, da hat er immer ein bisschen den Bammel. Und wir haben ganz vorne angefangen. Und er hat A und O gesagt. Ab den Feinheiten. Er hätte das noch nie so vermittelt bekommen, dass es so eine feine Sache ist.

[00:16:55] Er hat sich richtig gefreut. Und ich natürlich auch. Und das hat mich dann bestärkt, diesen Weg weiter zu verfolgen.

[00:17:03] **Lucian Haas:** Du nennst dein Angebot ja Groundhandlix oder Groundhandlix. Keine Ahnung, wie du es aussprichst. Bist du ein Fan von Asterix und Obelix oder wie kamst du dazu?

[00:17:12] **Urs Aschmann:** Ja, klar. Ja, klar bin ich ein Fan. Ich habe gedacht, als ich einen Namen gesucht habe, das sollte einfach und einprägsam sein. Und Obelix und Asterix und Groundhandlix, das wäre noch was. Ich hatte so ein Bild vor dem Kopf gehabt. Ja, so wie ein Cartoon. Und so kam es zu diesem

[00:17:36] **Lucian Haas:** Namen. Der Asterix, der hat ja als Stärke seine Klugheit, aber dann auch noch seinen Zaubertrank. Was macht einen beim Groundhandling stark?

[00:17:51] **Urs Aschmann:** Viele kleine Übungseinheiten. Jemand, der einem mal die grundsätzlichen Sachen beibringt. Wie man den Schirm effektiv stahlt, sodass man auch aufhören kann, wenn man nicht mehr will. Und es sind die kleinen Erfolgserlebnisse. Die sich aneinanderreihen wie eine Perlenkette, die einem das Selbstvertrauen gibt und die Lust am Weiterüben erhalten bleibt.

[00:18:27] **Lucian Haas:** Das heißt aber, so wie ich dich jetzt verstehe, man sollte sich beim Groundhandling am besten auch Aufgaben setzen. Kleine Ziele oder wie auch immer man das jetzt nennen will.

[00:18:36] **Urs Aschmann:** Ja, unbedingt. Also wenn die Leute nur dastehen und den Schirm über den Kopf halten, dann wird es meiner Meinung nach, schnell langweilig. Wenn man aber ein bisschen kreativ bleibt und sagt, ich gehe mal drei Meter nach rechts oder drei Meter nach links, nach vorne, nach hinten. Oder versuche ganz langsam einen Kreis zu laufen mit vielleicht einem Durchmesser von drei, vier Metern. Dann wird es schon interessanter. Und so kann man sich immer wieder an verschiedene Sachen rantasten. Es gibt ja die Groundhandling-Challenge, die seinerzeit von Andre Banderas ins Leben gerufen wurde.

[00:19:25] Mit verschiedenen Ideen, Übungen, wo man sich schrittweise auch an Videos informieren kann. Also es wird sicher nicht langweilig. Es hört nie auf.

[00:19:42] **Lucian Haas:** Das heißt, auch so ein Aufgabenkatalog wie diese Groundhandling-Challenge, fändest du sehr sinnvoll, dass man auch wirklich so etwas für sich abarbeitet auf gewisse Weise?

[00:19:52] **Urs Aschmann:** Ja, wäre schön, wenn die Leute sich dafür Zeit nehmen würden. Meistens ist die Entschuldigung, ich finde keine Wiese oder wo kann man den Ground handeln? Und ja, muss man immer ans Meer dafür oder der Wind ist bei uns zu böig oder man muss warten, bis er in ausreichender Stärke vorhanden ist. Also es gibt, man sagt oder die Leute sagen, es sei nicht so ganz einfach. Das mag ja stimmen, aber wenn man wirklich will, dann findet man auch einen Weg.

[00:20:24] **Lucian Haas:** Lass uns mal über so ein paar Situationen sprechen, auch meteorologische Situationen beim Groundhandling. Und was man denn da vielleicht angepasst entsprechend machen kann. Stell dir also mal vor, eine platte Wiese, keine Neigung drin, sondern wirklich ganz flach. Und ich habe nur relativ wenig Wind. Ich kann den Schirm eigentlich, der wird nicht von alleine oben bleiben. Was kann ich dann am besten trainieren aus deiner Sicht?

[00:20:49] **Urs Aschmann:** Ja, gute Frage. Wenn man jetzt mal die Bremsen eingeklippt lassen würde und man nimmt so von jeder Seite mal zwei oder drei A Leinen und führt die Hände nach vorne und oben langsam immer weiter nach oben, so wie man den Schirm zum Fliegen einladen würde. Der Trick ist, die Hände weit nach oben, so weit wie es geht. Wenn dann, mit dieser Technik kann man vielleicht zwei, drei Kilometer pro Stunde Wind kompensieren, die man sonst in Energie mit Rückwärtslaufen umsetzen müsste. Und wenn man die Hände jetzt so oben hat und kann die einzelne Schirmhälfte dirigieren, wenn das nicht reicht, wenn der Schirm noch nicht steigt in eine Wand, wenn man jetzt mit dieser Haltung noch langsam rückwärts gehen würde,

[00:21:52] dann ist die Windstärke ausreichend, sodass der Schirm steigt. Wenig, aber man kann ihn so beziehen.

[00:22:05] **Lucian Haas:** Welche Windstärke brauche ich in etwa so dafür, für so einen normalen Schirm? Jetzt kein Singleskin, der schon eh bei leichtestem Windtauch von alleine schon steigt, sondern wirklich so ein Alpha oder sonst was, mit dem die Leute dann zu dir kommen?

[00:22:19] **Urs Aschmann:** Also das braucht wirklich wenig, ich würde sagen drei bis vier km/h. Meistens würden die Leute sagen, er hat ja keinen Wind, aber auch ganz, ganz wenig Wind kann man durchaus brauchen, um ein bisschen was über das Verhalten seines Schirms zu erfahren. Die Trägheit, wie viel Kraft da nötig ist, wie viel Druck in den Leinen, das sind alles Sachen, die unglaublich das Feingespür für den Schirm stärken.

[00:22:54] **Lucian Haas:** Gehen wir mal weiter, die gleiche Wiese, also auch wieder ganz platt, aber jetzt haben wir ordentlich, ziemlich starken Wind schon. Was sollte ich jetzt vor allem trainieren oder wofür bietet sich das dann am besten an?

[00:23:07] **Urs Aschmann:** Ja, vielleicht zuerst den Notaus. Aufhören, wenn es zu stark wird. Und da würde ich vorschlagen, man nimmt den Schirm mal zum Auslegen in die Rosette, klappt je ein Ohr raus und streckt langsam die Leinen und hält sich jetzt von Anfang an mit je einer Hand an den hinteren Tragegurten. Bereit, um den Schirm, mit den hinteren Tragegurten stahlen zu können. Wenn man sich jetzt langsam vom Schirm entfernt, die A-Leine sind gestreckt und die Hände sind bereit, an den hinteren Tragegurten bis in den rechten Winkel nach aussen zu kippen und so einen Stahl zu machen, dann kann man langsam, die Wand bauen, der Schirm zappelt dann vielleicht ein bisschen an den Ohren, der will fliegen, der will steigen und man hält ihn wie eine Rennstute vor dem Start, die richtig nervös ist und die will fliegen, die will ab oder eben, die will rennen, kann man sich mit der Kraft herantasten,

[00:24:29] den Schirm am Boden zu halten. Jetzt, wenn das gut klappt, wenn das gut funktioniert, könnte man aus der Hüfte heraus einen Impuls geben, damit der Schirm ganz wenig steigt. Dazu müsste man eingemietet sein, also zuerst die Symmetrie herstellen beim Gurtzeug, Symmetrie an der Eintrittskante, dass eine gerade Linie entsteht und dann einen kleinen Impuls aus der Hüfte, um zu sehen, ob der Schirm steigen würde. Aber der soll nicht wirklich mit der Austrittskante den Boden verlassen, sondern nur wenige Zentimeter über Boden kommen.

[00:25:17] Und dann hat man die Gewissheit, der würde steigen. Und bevor man jetzt weitermacht, könnte man den Schirm stahlen mit den hinteren Tragegurten und jetzt kommt es, sich vorstellen, an der Mitte des Schirmes wäre ein grosser Zirkel, und ich als Pilot wäre der Bleistift. Und jetzt renne ich diesen Kreis rund um den Schirm herum mit angezogenen hinteren Tragegurten so weit, bis sich das Ohr vom Wind eingerollt wird. Und jetzt ist der Schirm tot, also er fliegt nicht mehr, er kann sich nicht mehr füllen, und jetzt kann ich zügig

[00:26:04] auf den Schirm zugehen und mit den Leinen nach oben ziehen und so die Rosette bilden. Ist

[00:26:12] **Lucian Haas:** das eine der wichtigsten Übungen, würdest du sagen, bei Starkwind, dass man erstmal lernt, wirklich diesen, du nennst es Zirkelkreis,

[00:26:21] zu einem Ohr hin, oder an einem Ohr quasi dran vorbei, seitlich rennen, damit man diesen Schirm aus dem Windfenster selber zieht, dass der dann halt nicht mehr steigen kann? Ist das etwas, was man auf jeden Fall als erstes üben sollte, bevor man wirklich bei Starkwind etwas macht?

[00:26:36] **Urs Aschmann:** Unbedingt, unbedingt, weil sonst geht man mit einer Unsicherheit und einer, ja, mit zu viel Unsicherheit in die Übung rein und man will ja sicher sein, wie beim Autofahren, dass die Bremsen funktionieren und eine Maschine, die man beherrschen will, die muss man stoppen können und so fängt es an. Wenn man nicht weiss, wie

man das wieder stoppen kann, dann wird man sich früher oder später wehtun und macht alles, was man sich erarbeitet hat, wieder kaputt, weil die Fliegerseele ist verletzt.

[00:27:22] Auch wenn man nur drei, vier Meter durch die Botanik gezogen wird, hat man das Gefühl, ich bin gescheitert, ich bin nicht gut genug und man erinnert sich wieder daran, das brennt sich ein im Unterbewusstsein und das wäre schade. Deshalb soll man zuerst die Techniken üben, wie man den Schirm effektiv stellt, wenn man das

[00:27:46] **Lucian Haas:** will. Ich erlebe bei uns am Übungshang, gerade wenn die Leute versuchen, bei etwas stärkerem Wind, Ground zu handeln, die auch noch nicht so erfahren sind, sehe ich immer wieder häufig, dass die Leute so ein bisschen den Schirm anlupfen und dann hoppeln die quasi ihrem Schirm hinterher. Sie werden noch nicht gezogen, also die liegen nicht am Boden und werden dann über die Wiese gezogen, aber der Schirm geht halt nicht hoch. Sie versuchen dem entgegenzugehen, aber die Bewegung von entgegengehen und dem Hochkommen hält sich in etwa so in die Waage, dass die wirklich den halben Hang ihrem Schirm hinterher hoppeln und dann nicht wirklich die Kontrolle darüber haben, sondern wirklich nur sich fühlen, ich werde jetzt von meinem Schirm da quasi weggezogen. Gibt es da einen Trick, wie man das am besten in den Griff kriegen kann? Oder wie man da dann schneller aus dieser Situation herauskommt?

[00:28:34] **Urs Aschmann:** Also ich würde anfangen, mich in möglichst kleinen Schritten daran vorzutasten. Und zwar nicht gleich den ganzen Schirm hochzuziehen bei stärkerem Wind, sondern den Schirm asymmetrisch aufzuziehen. Also das heisst, ich mache mal die Wand und dann nehme ich nur eine Bremse und die A Leinen einer Seite und mache einen Schritt aus dem Zentrum heraus, gegen links oder gegen rechts, sodass die Seite, mit der ich arbeiten will, die hat gespannte Leinen.

[00:29:21] Und die andere Seite, die hängen durch, die sind locker. Und jetzt ziehe ich, da vorsichtig an einer einzigen äussersten oder vielleicht an zwei äussersten A Leinen und der Schirm, nur das Ohr will dann hoch. Und um zu verhindern, dass der Schirm zu hoch kommt, setze ich mit meiner Bremse etwas entgegen. Und das ist ein feines Spiel und das ist, ich sage dem Cobra-Züngeln, der kommt nur wenig hoch und ich versuche da den Schirm, vielleicht einen Meter, das Ohr, das einen Meter hoch kommt, so zu halten.

[00:30:07] Jetzt ist das nicht ganz einfach und es braucht ein bisschen Zeit und vor allem der Tipp, man soll so langsam, die Übung so langsam wie möglich machen. Und wenn du das Gefühl hast, du sagst schon langsam, mach es noch langsamer. Dass man richtig viel Zeit hat und das kleine Spielchen mit dem Ohr kann man mit der Zeit ein bisschen, ein bisschen, aber nach einer guten Weile ein bisschen höher machen. Der Schirm will dann vielleicht, ja, der zieht es dann langsam auf die andere Seite, bis man nur mit diesem Ohr spielt.

[00:30:55] Wenn jetzt das Ohr hochgehen würde bis zur Cobra, kann man die gleiche Technik, die man vorher schon geübt hat, den Schirm stahlen und so wieder beginnen. So kann man sich meiner Meinung nach ein wunderbares Gespür für den Schirm und die entstehenden Kräfte erarbeiten und man kann jederzeit abbrechen und man hat nicht die ganze Kraft des Schirmes im Segel und wird so eventuell überfordert. Es ist alles im grünen Bereich.

[00:31:31] **Lucian Haas:** Das heisst, wenn ich dich richtig verstehe, auch von deiner Philosophie her, du sagst sehr viel sehr langsam machen, sich langsam herantasten, einfach immer ganz viel von diesen Bewegungen des Schirms spüren und da dann Schritt für Schritt, aber in Minischritten quasi mitkriegen, ah, so viel Bremszug, so viel Zug auf den A-Line, ah, der Schirm, er kommt ein bisschen hoch, ich kann ihn sofort wieder einbremsen und dass man sich so wirklich ganz langsam an diese Reaktionen des Schirms herantastet, aber dann auch immer sagt, ja, ich weiß auch, wie ich es immer kontrollieren kann und dass man möglichst nie in diese Situation kommt, wo man sagt, die war jetzt unkontrolliert, weil dann habe ich schon wieder selber Schiss, wahrscheinlich Angst und sage dann, jetzt gehe ich in die Blockade und dann funktioniert das Lernen wahrscheinlich auch nicht mehr.

[00:32:16] **Urs Aschmann:** Genau so ist es ja, weil wenn man dann, wenn man ein negatives Lernerlebnis hat mit so, ja, viele Leute sind zu hart gegenüber sich selber, die wollen es gut machen, sie wollen es immer richtig machen, sie vergleichen sich mit anderen und das macht es ein bisschen noch schwieriger,

[00:32:41] unvoreingenommen und lustvoll zu lernen, weil wenn ein Fehler passiert ist, die sagen, Fehler, Fehler, ich bin schlecht, ich habe es nicht im Griff und das ist wie ein Nagel, den man einschlägt in die Fliegerseele, es macht einen

kleiner und deshalb ist meine Meinung, man soll immer dort bleiben, wo man Erfolgserlebnisse aneinanderreihen kann und wenn etwas aus dem Ruder läuft, dann ist es nicht schlecht oder ein Fehler, Sondern es ist einfach eine Erfahrung, und dann geht man mit der gleichen positiven Grundeinstellung an die Übung und macht kleine Schritte und baut das wirklich langsam auf und versucht, in dieser Ruhe zu bleiben und sich nicht zu überfordern und lässt sich Zeit, man kann sich Zeit lassen, man ist ja nicht auf der Flucht, wir sind in dem Alter, wo das Lernen, weil wir es ja nicht mehr müssen, sondern wollen,

[00:33:49] soll das Spaß machen, alles andere hat keinen Sinn

[00:33:55] Und dann hat man eine gute Grundeinstellung für

[00:34:01] **Lucian Haas:** Erfolg. Wir hatten vorhin das Beispiel, wo ich sagte, man steht auf einer platten Wiese, man kann sich das ja auch vorstellen als einen leicht geneigten Hang oder so einen Übungshang, wo man auch Groundhandling machen kann, was manchmal einfach von den Strömungsverhältnissen zumindest manche Sachen erleichtert. Gibt es denn etwas, wo du sagen würdest, eine bestimmte Hangformation oder Neigung oder sonst irgendwas, ist das ideal für das Groundhandling oder ist das eigentlich egal?

[00:34:32] **Urs Aschmann:** Am Anfang ist es sicher egal, bis man irgendwie auf der flachen Wiese einen Startlauf simulieren kann mit Händen ganz oben und wirklich so schnell den Schirm beschleunigen kann, wie es nur irgendwie geht, um dann die Bremsen mal anzuziehen und die Energie in Höhe umzusetzen, wieder fein aufzusetzen. Wenn das alles funktioniert, dann finde ich, dann ist es durchaus Zeit, sich einen leicht geneigten Hang zu suchen oder zu finden und dasselbe da zu üben. Weil die Strömungsverhältnisse sind schon anders, der Schirm will, er hält sich anders, als oben auf dem flachen Gelände.

[00:35:21] Und diese Unterschiede sich zu erarbeiten, damit die ins Muskelgedächtnis abgespeichert werden können, finde ich dann schon auch sehr wichtig. Mit der Zeit kann der Hang auch ein bisschen steiler werden, aber ich würde so irgendwie 10 % oder so, an 10 Grad meine ich, würde ich so beginnen, wenn es geht. Und da alles zu üben, was man kann. Auch das Hochkiten

[00:35:52] **Lucian Haas:** kann man da wunderbar üben. Hochkiten, was meinst du damit? Einfach rückwärts mit dem Schirm langsam den Berg hochlaufen, oder?

[00:36:00] **Urs Aschmann:** Nein,

[00:36:02] Hochkiten meine ich, man ist eingedreht, also guckt mit dem Wind im Rücken zum Schirm und läuft dann mit leicht abgekipptem Schirm links oder rechts schräg den Hang hoch. So sieht man, wo man hingeht und kann prima zickzack laufen, also zickzack gehen und wenn es einem dann passt, sich ausdrehen, wieder ein bisschen runterfliegen. Oder, was auch eine sehr gute Übung ist, die Augen zu machen und versuchen, möglichst lange diesen Hang mit geschlossenen Augen runterzugehen, um wirklich zu spüren, die Tragegurten zu spüren, die Impulse an den Bremsen,

[00:36:53] das schult unglaublich. Einfach mal die Augen zu schliessen und zu gucken, was da passiert und den Schirm möglichst lange über sich zu halten.

[00:37:03] **Lucian Haas:** Was ich da häufiger sehe, bei Leuten, die vielleicht sowas machen oder auch mit offenen Augen langsam den Berg runtergehen, die meisten können mit den Bremsen arbeiten, aber die wenigsten arbeiten mit ihrem eigenen Gewicht beziehungsweise mit der Position ihres Körpers. Man kann ja auch zwischendurch mal etwas in die Knie gehen, mag es nur zehn Zentimeter sein, kurze Zeit. Dadurch erhöht man ja kurzzeitig auch das Gewicht, was im Grunde am Gleitschirm gerade zieht. Dadurch fliegt er wieder schneller. Das heißt, man kann auch einen etwas hinten hängenden Schirm wieder nach vorne holen. Aber diese Technik sehe ich ganz selten, dass Leute das bewusst einsetzen. Und wo ich überlege, machen da eigentlich die Flugschulen was falsch, dass viele von diesen Grundtechniken, die man eigentlich dort haben könnte beim Groundhandling, dass das eigentlich zu wenig geschult wird?

[00:37:53] Ja, definitiv.

[00:37:54] **Urs Aschmann:** Also ich kenne nicht so viele Flugschulen, die konsequent Groundhandling betreiben. Also Rückwärtsstart zum Teil ja, zum Teil auch wirklich gut. Aber darüber hinausgehende Techniken werden wenig vermittelt. Es gibt ein paar Schulen, die sind so privilegiert, dass sie vielleicht in einem Talwindsystem die Schule haben, eine Wiese vorne dran. Und die lernen zuerst Groundhandling drei Tage lang. Und wenn die das dann können, dann gehen sie an den Übungshang und die fliegen.

[00:38:39] Die können fliegen, weil sie können Groundhandlen. Also es ist halt für die Schulen auch eine, wahrscheinlich auch eine wirtschaftliche Frage, wie viel investieren sie in das Groundhandling der Schüler. Aber diejenigen, die es tun, die werden dafür belohnt, weil der Fluglehrer ist entspannt, weil der kennt seine Pappenheimer, der weiss, was sie können. Und es gibt keine Startläufe mit Frontklapper oder so. Das ist kein Thema mehr. Also die Investition würde

[00:39:18] **Lucian Haas:** sich schon lohnen. Nun gibt es ja gerade fürs Groundhandling mittlerweile auch spezielle Groundhandling-Schirme, die zumindest als solche dann vermarktet werden. Die sind ein bisschen kleiner, damit man auch mit stärkeren Windgeschwindigkeiten arbeiten kann. Hältst du so etwas für nötig oder notwendig? Beziehungsweise anders gefragt, würdest du auch sagen, Groundhandling sollte man am besten mit dem Schirm machen, mit dem man hauptsächlich immer unterwegs ist, damit man den möglichst gut im Griff hat? Oder kann man, wenn man mit so einem kleineren Schirm vieles übt, lässt sich das wirklich so auf den anderen Schirm übertragen, dass man sagt, die Techniken sind eigentlich immer die gleichen?

[00:39:56] **Urs Aschmann:** Also ich habe das auch schon gehört, dass man mit dem gleichen Schirm spielen sollte. Aber ich meine, wenn man einige Stunden mit irgendeinem Schirm gehandelt hat, dann kann man das in relativ kurzer Zeit auf den eigenen Schirm übertragen, weil so anders ist das nicht. Ob es jetzt dafür einen speziellen Groundhandling-Schirm braucht, kann ich jetzt nicht beurteilen. Ich hatte noch nie einen in den Händen.

[00:40:32] Zwischendurch ist man halt ein bisschen flexibler, wenn man kleinere Schirme benutzen könnte,

[00:40:42] um sich ein bisschen langsamer an die Kräfte heranzutasten. Das würde Sinn machen, aber das kann auch irgendwie irgendein Schirm sein, ein kleiner, so 17 Quadratmeter oder vielleicht noch kleiner. Die sind dann vielleicht ein bisschen nervöser. Aber auch die Nervosität, die kann man, wenn man einen anderen Schirm in die Hand nimmt, merkt man schnell, ah, das ist ruhiger, ah, so funktioniert das. Und die Unterschiede sind dann schnell, die sind schnell wieder in den Muskeln. Gerade an der Düne finde ich es schade, wenn die Leute mit neuen Schirmen da gleich Löcher reinbrennen in die Austrittskanten und den Schirm eine Woche lang hart zur Sache nehmen und so kaputt machen.

[00:41:34] Du

[00:41:35] **Lucian Haas:** hast jetzt gerade die Düne schon angesprochen. Gibt es für dich eigentlich so etwas wie den idealen Groundhandling-Spot? Ist die Düne der ideale Groundhandling-Spot oder kann man das gar nicht so eindeutig sagen?

[00:41:50] **Urs Aschmann:** Ich finde überall am Meer, wo es einen guten, breiten Strand hat, laminare Verhältnisse sind natürlich super. Und wenn es, das muss jetzt nicht unbedingt eine Düne sein, die so, wie man sie kennt von Dune de Pila zum Beispiel, es könnte irgendeine Kante sein, wo man sich hocharbeiten könnte, nachdem man den Schirm am Boden im Griff hat und sich da hocharbeiten, wieder rausdrehen, runterfliegen, das Gleiche nochmals, ein bisschen höher. Das spielt keine Rolle, wo das dann ist, ob in Portugal oder in Frankreich oder in Holland oder an einem Damm.

[00:42:44] Das

[00:42:44] **Lucian Haas:** spielt keine Rolle. Nun bist du ja auch schon viel gereist, hast dann auch Groundhandling an den verschiedensten Stellen gemacht. Wenn du trotzdem so sagen würdest, okay, du warst mal in Namibia, du warst in Portugal, du warst in Frankreich, Dänemark wahrscheinlich, Holland und so was. Wenn ich jetzt entscheiden dürfte oder müsste, ich habe jetzt alles als Angebot da liegen und ich weiß, ich will jetzt mal zwei Wochen irgendwo hinfahren, könnte mir jetzt einen von diesen Spots aussuchen und sage, da will ich jetzt hauptsächlich mein Groundhandling verbessern. Gibt es von diesen verschiedenen Auswahlmöglichkeiten, die ich jetzt gerade genannt habe, gibt es da etwas, wo du sagst, dann doch am ehesten dahin? Und warum?

[00:43:28] **Urs Aschmann:** Schwierig, schwierig. Ich komme da immer wieder in den Clinch. Also mein Lieblingsort ist halt schon Dündepila eigentlich, weil einfach viel möglich ist und man sich bei verschiedenen Windstärken von ganz unten bis ganz oben eine riesige Bandbreite hat. Wenn das Wetter passt, wenn der Wind aus westlichen Richtungen kommt, kein Ostwind und kein Regen, weil sonst wird es dann bald mal langweilig. Da wäre Portugal wieder die bessere Lösung, weil kulturell halt Portugal da mehr zu bieten hat.

[00:44:14] Schöne Städtchen und vielleicht auch mal ein anderes Fluggebiet, wo man möglicherweise bei Ostwind etwas tun kann. An der Düne ist dann halt bald Feierabend. Ja, sehr zuverlässig wäre schon Namibia, aber es ist mir zu weit. Und wenn ich irgendetwas machen kann, wo man kein Flugzeug besteigen muss, dann finde ich das sehr sympathisch.

[00:44:40] **Lucian Haas:** Das heisst dafür zu sagen, wenn das Wetter passt vom Rundum-Setting, dann ist die Dündepila schon so etwas wie der ideale Spot.

[00:44:48] **Urs Aschmann:** Sehr, sehr. Aber ich kenne noch nicht alles. Es gibt auch schöne Orte, zum Beispiel Meduno, wo ich gehört habe, dass man da sehr gut Groundhandle kann. Ein anderes Paradies ist nach wie vor Castelluccio, auch wenn leider das Örtchen zerstört ist. Da sind die Winde auch sehr gut. Ja, es ist schwierig. Ich bin immer wieder hin - und hergerissen. Was soll man tun? Aber jetzt habe ich etwas gefunden bei mir in der Gegend, eine Stunde am Sealsee. Super Talwind, sehr zuverlässig, sehr regelmässig. Und jetzt ist das mein Lieblingsort.

[00:45:34] Und das ist meine kleine Düne.

[00:45:36] **Lucian Haas:** Ich habe gelesen, du warst ja auch schon zwölfmal auf Lanzarote, wo du immer wieder hingeflogen bist. Ja.

[00:45:45] Irgendwas zieht dich ja wohl auf diese Insel. Kann man da auch gut Groundhandeln? Oder ist das so steinig, dass es eigentlich sagen würde, das ist schirmzerstörerisch, wenn man sich da dann mit noch nicht erfahrener Technik anfängt, mit dem Schirm zu handeln? Ja,

[00:46:01] **Urs Aschmann:** es ist schon sehr wenig fehlerverzeihendes Gelände vorhanden. Das sind viele scharfe Steine. Und es gibt ein paar Möglichkeiten, bei Ebbe an breiten Sandstränden zu üben. Aber die Zeiten sind halt beschränkt aufgrund der Tide. Und andere Möglichkeiten gibt es schon auch. Aber jetzt explizit da hinzufahren oder zu fliegen, nur wegen dem Groundhandling, finde ich keine gute Sache. Weil man will ja dann auch fliegen, oder? Aber ich finde, Lanzarote ist eine Insel, da sollte man wirklich sehr versiert rückwärts starten schon können.

[00:46:50] Und dann macht es Sinn.

[00:46:54] Weil es ist, wie gesagt, steinig und steil. Und es hat viel Wind. Und man tut sich sehr schnell weh. Also nein, das sollte man schon können. Ich würde da nicht zum Groundhandling hingehen.

[00:47:14] **Lucian Haas:** Du hast gerade den Satz gesagt, dann will man ja schon fliegen. Was reizt dich eigentlich mehr, Groundhandling oder Fliegen?

[00:47:22] **Urs Aschmann:** Oh, die Kombination von beiden finde ich äusserst attraktiv. Meine liebste Art zu fliegen, ist, wenn ich mich die Düne hochziehen lassen kann. Also mit so viel Wind, dass ich hochsliden kann. Wie an einem Skilift. Und jederzeit, wenn ich Lust habe, oder der Wind dann genug stark ist, dass ich mich ausdrehen kann. Und aus dem Sliden fliegen. Und aus dem Fliegen wieder sliden. Und so nachlässig eine Zehe im Sand nachziehen kann. Um eine möglichst lange Spur zu machen. Das finde ich schon sehr leidvoll.

[00:48:06] **Lucian Haas:** Das heisst, das ist dann Groundhandling und Airhandling eigentlich. Weil du so nah am Grund dich da noch fliegend bewegst, dass du sagst, das ist eigentlich diese Kombination. Vielleicht so richtiges Fliegen kann man das vielleicht noch gar nicht nennen. So in klassischer Vorstellung Alpenfliegerei, wo ich dann weite Strecken fliege. Sondern du sagst, das ist dann vielleicht manchmal ein 20-Meter-Hüpfer. Und dann bist du schon wieder am Boden. Und es geht fliegend in dieses Groundhandling wieder über.

[00:48:32] **Urs Aschmann:** Ja, das ist der eine Teil, den ich sehr mag. Und der andere Teil, ich mache für mein Leben gerne Wingovers. Und mehr Akrobatik bin ich nicht der Typ dazu. Aber ich fliege schon auch gerne hoch und gerne

weit. Und Luftwandern in schöner Alpengegend, das gefällt mir wahnsinnig gut. Aber das bodennahe Fliegen, ich empfinde es halt dann intensiver, weil in tausend Metern Höhe, da verschwindet die Relation zum Boden. Aber so hangnaß fliegen, das macht mich schon sehr glücklich.

[00:49:17] Was ist für dich ein idealer Flug? Ein idealer Flug? Ein idealer Flug ist ein schöner, zuversichtlicher Start, den ich richtig genieße und zelebriere. Weil dann fühle ich mich auch in der Luft wohl.

[00:49:36] Wenn die Thermik oder die Turbulenzen so sind, dass ich mit denen klarkomme, dass ich die akzeptiere. Wenn die Farben schön sind, wenn die Sicht klar ist, wenn es schön zuverlässig hochgeht, wenn ich mit Vögeln fliegen kann, wenn ich eine Strecke zurücklegen kann, wenn ich etwas ausprobieren kann, das ich noch nie gemacht habe. Und schlussendlich vielleicht an einem neuen Ort

[00:50:13] wieder eine gute Landung habe. Dann bin ich glücklich und zufrieden. Das

[00:50:17] **Lucian Haas:** ist ideal. Hast du schon mal einen Flug erlebt, von dem du sagen würdest, mehr geht eigentlich nicht? Du bist so geflasht, dass du sagst, das war quasi der Flug? Ja,

[00:50:30] **Urs Aschmann:** ein paar Mal. Einige Male. Einige Male habe ich meiner Frau schon erzählt. Das war der absolute Hammer-Flug. Ich glaube, besser kann es nicht mehr kommen. Das war so intensiv und so schön und so toll. Aber das gab es dann immer wieder mal in einer anderen Form. Es ist einfach unglaublich, dass das immer wieder möglich ist. Ein Flug war wirklich ganz toll. Was war das? Das erste Mal auf Lanzarote. Ich hatte da einen Guide, der mir die Verhältnisse erklärt hat. Ich war am Übungshang. Wir waren über Funk verbunden. Er sagt, komm mal hoch, ich warte da. Wir fliegen das Risiko.

[00:51:16] Der Wind war den ganzen Tag so stark. Es hat immer wieder geregnet. Man musste immer wieder ins Auto. Gegen Abend wurden die Bedingungen weicher, feiner, berechenbarer. Ich war dann irgendwie auf 700 Metern links und rechts der Insel, das Meer Richtung Norden bis zur Spitze. Es gab noch Wolken auf dem Meer und die haben ausgeregnet. Es gab unglaublich schöne Regenbogen, Senkrechte aus dem Meer. Ich war so geflasht und berührt. Begeistert. Mir sind die Tränen runtergelaufen. Es war so herrlich. Es war wirklich ein Moment, da bekommst du Hühnergänsehaut.

[00:52:03] Es war wirklich cool. Als ich meinem Guide das erzählt hatte, sagte er, ja, einige Leute hätten schon Pipi in den Augen gehabt vor lauter Schönen. Die Farben, das ist einfach zauberhaft.

[00:52:21] **Lucian Haas:** Machen wir noch mal einen kleinen Themenwechsel. Anfangs sprachen wir über deinen Job als Spielplatzplaner. Den hast du dann aber kürzlich, ich glaube vor ein oder zwei Jahren, an den Nagel gehängt und hast noch mal etwas ganz anderes gestartet. Warum?

[00:52:37] **Urs Aschmann:** Ich habe 19 Jahre als selbstständiger Spielplatzplaner und Bauer gearbeitet und das mit Feuer und Flamme. Dann hat das Feuer nachgelassen und ich habe gedacht, irgendwann ist dann mal fertig. Ich möchte noch mal etwas anderes machen. Es ist so ein bisschen ausgelutscht. Nicht ausgebrannt, aber ich habe Lust auf etwas Neues. Also habe ich gedacht, irgendwann ziehe ich dann den Stecker raus. In einem geeigneten Moment. Wusste aber noch nicht, was da auf mich zukommen würde. Ich hatte noch ein bisschen finanzielles Polster, deshalb habe ich den Stecker dann einfach mal rausgezogen. Und habe gedacht, ja, irgendwas kommt mir in den Sinn.

[00:53:28] Ich gebe mir zwei Wochen, dann weiss ich, was ich will.

[00:53:33] Und alle Zeichen haben sich dann insofern so verdichtet, dass da plötzlich das Gefühl absolut bombenfest und überzeugt war, ich will eine Hypnoseausbildung machen und ich werde Hypnose-Therapeut. Das war es. Ich war überrascht. Aber die Zeichen waren so unmissverständlich. Ich habe mich dann richtig gefreut. Ich habe gedacht,

[00:54:09] eigentlich überrascht mich das nicht so wahnsinnig, weil ich habe mich schon immer für das Thema interessiert. Aber das jetzt anzupacken, das hat

[00:54:18] **Lucian Haas:** mich... Das hat mich gefreut. Du bist jetzt schon der dritte meiner Podcast-Gesprächspartner, der sich intensiv mit Hypnose beschäftigt. Ich frage das bei jedem, aber jeder gibt da immer ein bisschen andere Antworten. Auch was kann Hypnose einem Gleitschirmpiloten bringen?

[00:54:36] **Urs Aschmann:** Hm... Er kann sich vielleicht... Er kann sich seinen Ängsten bewusst werden, seinen Unsicherheiten, seinen Grenzen. Er kann möglicherweise diese Grenzen verändern und transformieren, weil die Programme aus der Vergangenheit, die sind vielleicht für die Gegenwart und die Zukunft nicht mehr gültig. Und es könnte durchaus sein, dass eine solche Befehlung, die Befreiung von alten Programmen, die Freude am Fliegen verstärkt.

[00:55:28] **Lucian Haas:** Was meinst du mit alten Programmen? Sind das einfach Ängste, die aufgetraucht sind? Oder irgendwelche Blockaden, die sich eingestellt haben? Oder was kann das sein, ein altes Programm?

[00:55:36] **Urs Aschmann:** Ja, das kann sein, dass man der Überzeugung ist, Hochfliegen ist gefährlich. Oder Höhe ist Unsicherheit. Oder Wolken sind gefährlich. Vielleicht hat man die Erinnerung an Eva Wisniewska, die in die Wolke hochgesogen wird. Vielleicht sind das Überzeugungen, die man übernommen hat und die in einem wirken, ohne dass man sich dessen bewusst ist. Und wenn man... Wenn man mit Hypnose oder eben einer anderen Einstellung ans Fliegen geht, dann verändert sich diese übermässige Vorsicht oder diese Angst oder die Blockaden.

[00:56:32] Und man wird freier. Man sagt ja, das Leben wird so, wie man denkt. Also was man... Was man sich getraut zu denken, hat eine starke Wahrscheinlichkeit, dass es auch eintritt. Im Guten wie im Schlechten. Also wenn man wählen kann, dann würde man doch lieber das Gute denken. Weil es bringt einem weiter.

[00:57:00] **Lucian Haas:** Nutzt du denn auch die Kombination, dass du sagst, okay, ich biete Hypnosetherapie an, ich biete Groundhandling an, das sind so zwei Standbeine, die du jetzt hast, dass du sagst, ich biete Hypnose und Groundhandling an? Oder kann Hypnose in deinen Groundhandling-Trainings vielleicht manchmal irgendwo helfen?

[00:57:20] **Urs Aschmann:** Ja, ich habe das schon angeboten. Zuerst eine neue, positive Lerneinstellung zu erarbeiten mithilfe von Hypnose, um dann das Groundhandling effektiver und schneller und besser zu machen. Aber das war relativ mit bescheidener Resonanz. Inzwischen mache ich das bei meinen Groundhandling-Kursen, dass ich mit den Leuten zuerst spreche und ohne eine wirkliche Hypnose im herkömmlichen Sinn, mit Worten, die in eine neue Einstellung bringen.

[00:58:07] Weil die sind vielleicht,

[00:58:11] verkrampt, die haben das Gefühl, sie seien Grobmotoriker. Und wenn man als überzeugter Grobmotoriker an das Groundhandling geht, dann kommt es nicht gut. Also, du warst gestern noch Grobmotoriker, heute machen wir das ganz fein. Du wirst feststellen, dass du alles wunderbar kannst, dass die Bewegungen ruhig, fließend, lustvoll sind. Und diese Worte und die ganze Einstellung verändere ich mit meinen Worten, damit die Leute am Schluss endlich das akzeptieren und ich sage das immer wieder.

[00:58:57] Die Grenzen werden so aufgeweicht und durchbrochen. Jemand kommt und sagt, er sei immer hektisch. Er sei immer hektisch. Also muss man an dieser Hektik arbeiten mit Worten, damit der Klient, der Kunde, der Groundhandler überzeugt ist, heute ist Ruhe im System. Alles, was ich mache, ist ruhig. Langsam und ruhig. Und das immer wieder. Und dann noch lustvoll und mit Freude. Und das ist gar nicht schwierig, weil ich gebe den Leuten eine Idee mit meinen Worten, wie sie das tun können. Und sie akzeptieren diese Idee gerne.

[00:59:42] Und ich wiederhole das ein paar Male und dann läuft es. Also, wie sagt man dem? Wachhypnose.

[00:59:53] Sie sind willens, meine Idee, wie sie das tun können, zu akzeptieren. Und in diesem Moment wird das alte Muster auf die Seite gedrängt. Das Neue hat Platz. Und alles funktioniert besser. Runder, weicher. Und die sind ab sich selber überrascht am Schluss. Weil, hey, das hat alles geklappt. Und Freude im Gesicht. Und dann Strahlen. Also für mich ist es auch eine

[01:00:27] **Lucian Haas:** Freude. Da kommt aber auch wieder dieses Thema mit rein, was du vorhin gesagt hast, vieles sehr langsam machen. Und in sehr kleinen Schritten wahrscheinlich. Auch um diese Hektik herauszunehmen. Und so etwas, dass die Leute wirklich merken, ah, es kommt um diese, ja, den halben Zentimeter nur an. Und nicht gleich die zehn Zentimeter, die ich Bremszug gebe, um das Ganze zu kontrollieren. Und da so, sich so wirklich reinzufühlen.

[01:00:51] **Urs Aschmann:** Ja, unbedingt, ja. Weil, wenn man den Leuten zuguckt, wie sie Groundhandic betreiben, es sind, wenn der Schirm auf die Nase geht, oder, ja, sind es meistens etwa zwei Sekunden, die man zu langsam ist. Wenn man zögert, um zu reagieren, was muss ich jetzt tun? Und wenn man diesen Moment jetzt zurückspulen könnte, in Zeitlupe, bis es passiert, und noch ein bisschen weiter zurück, dann kommt es gar nicht in diesen Moment, wo man überlegen muss, oh, jetzt weiss ich nicht mehr, was tun. Sondern in der Philosophie der kleinen Schritte

[01:01:36] Kommt man immer ein bisschen weiter?

[01:01:40] und weiss dann, wenn man das Ganze ruhig macht, hat man auch mehr Zeit, zu reagieren. Und das ist das Geheimnis. Und dann gibt es eigentlich weniger Situationen, die jetzt aus dem Ruder laufen und der Schirm liegt auf der Nase. Im Gegenteil, wir machen das absichtlich. Wir lassen, wenn man das langsam macht, kann man auch langsam etwas aus dem Ruder laufen lassen, sodass es den Schirm überdreht, dass er auf die Nase geht und schlussendlich mit der Eintrittskante gegen unten liegt. Aber auch das ist dann langsam gegangen und man hat richtig Zeit, um zuzugucken. Und man könnte jetzt auch sagen, jetzt hätte ich Zeit, nochmals zu reagieren, um das zu verhindern.

[01:02:29] Und das gibt einem auch wieder ein gutes Gefühl.

[01:02:33] **Lucian Haas:** Du sprachst gerade von Wachhypnose und dem Einfluss, also im Grunde das Denken im Kopf, ein bisschen eine neue Richtung zu geben so ungefähr oder der Einstellung im Kopf eine neue Richtung zu geben. Das heißt, Lernen findet ja hauptsächlich auch im Kopf statt. Und wenn man so professionelle Athleten sieht, die nutzen ja auch viel sowas, also Leichtathleten beispielsweise, die schließen die Augen, dann man sieht, ah, die gehen jetzt noch mal die Bewegung durch, die sie gleich machen müssen. Oder auch Akroflieger manchmal, die sieht man am Startplatz, die laufen da so ein bisschen rum und stellen sich jetzt vor, okay, und jetzt ziehe ich Außen - und Innenbremse und lasse wieder los und Gewichtsverlagerung und Sonstiges. Das sieht so wie so ein Tanz auf dem Startplatz aus. Gibt es da auch Sachen, wo du mit den Leuten arbeitest und sagst, jetzt versuchen wir uns mal nur diese Sachen zu visualisieren und dann gehen wir daran?

[01:03:23] Also ist das auch eine Art, mit der du arbeitest?

[01:03:28] **Urs Aschmann:** Nein. Also ich empfehle den Leuten, nach einem Groundhandling-Tag, dass sie sich das Ganze nochmals angucken, mit geschlossenen Augen auf dem Bett und die einzelnen Übungen nur eine nehmen und die mit geschlossenen Augen einfach nachspüren. Das ist wie ein geschützter Raum und man hat Zeit und man kann sich erinnern, wie sich das angefühlt hat. Und meiner Meinung nach bringt das extrem viel. Und ja, das ist das mentale Training.

[01:04:14] Wenn man Übungen macht auf dem Bett oder mit geschlossenen Augen,

[01:04:21] dann ist das wirklich eine sehr kräftige Technik, eine sehr effektive Technik, um das Groundhandling zu verbessern. Was würdest du noch gerne lernen in deiner Fliegerkarriere? Ich würde gerne, wenn ich die Zeit aufwenden würde, bin ein bisschen ein Schisser vor dem Fullstyle. Ich habe zwar schon einige gemacht, aber ich würde den Fullstyle gerne richtig lernen und den Backfly und dann den Heli. Das wäre mein Traummanöver.

[01:05:03] **Lucian Haas:** Also noch ein bisschen Akro irgendwie zu den Spielen am Boden, noch ein bisschen mehr Spielerei in der Luft hinein. Ja,

[01:05:09] **Urs Aschmann:** das würde mir sehr Spaß machen.

[01:05:12] **Lucian Haas:** Letzte Frage Urs, wenn du mit deiner ganzen heutigen Erfahrung auf den jüngeren Urs, ganz jung warst du ja nicht mehr, am Beginn der Flugausbildung und in den ersten Flugzeiten, Flugjahren vielleicht, zurückblickst, was würdest du diesem jüngeren Urs, als wichtigsten Rat mit deiner ganzen Erfahrung heute mit auf den Weg geben?

[01:05:37] Suche

[01:05:38] **Urs Aschmann:** dir gleich nach der Ausbildung Leute mit viel Erfahrung, mit denen du mitgehst, die dich mitnehmen zum Fliegen. So wie ein Patensystem, damit ich von denen lernen könnte. Ich würde auch einen Streckenflug machen, am Tandem. Und ich würde mir jemanden suchen, der mir in ein, zwei Stunden die wichtigsten

Dinge des Groundhandlings beibringen hätte, damit ich selber weiter üben könnte in Sicherheit.

[01:06:23] Das wären die etwa drei Dinge, die mir damals viel gebracht hätten. Und ich glaube, das wäre bei allen so.

[01:06:36] **Lucian Haas:** Einfach Sicherheit. Was wäre aus dir geworden, wenn du diesen Tipp schon am Anfang direkt bekommen hättest? Uiuuiui.

[01:06:45] **Urs Aschmann:** Ich weiss es nicht. Ich kann es nicht sagen, weil ich habe Familie, meine Kinder sind schon gross, 25 und 23, aber ich habe eine liebe Frau und der will ich nicht abhanden kommen. Also es hätte schon sein können, dass es mir den Ärmel ziemlich heftig nochmals reingenommen hätte. Aber ja, wahrscheinlich etwa das Gleiche. Ich habe mir einfach Zeit gelassen mit meiner Entwicklung und bin jetzt eigentlich auch da.

[01:07:21] **Lucian Haas:** Also langsam hast du deine Entwicklung dann auch gemacht. Das ist vielleicht eine schöne Quintessenz von dem, was man bei dir jetzt lernen kann, ist, man sollte sich viele kleine Aufgaben setzen und die vor allem langsam aufeinander aufbauend machen. Dann kann man wirklich sehr, sehr weit kommen, auch mit seinem ganzen Groundhandling. Urs, ich danke dir für deine Erzählung über deine Erfahrung als Groundhändler und Groundhandling Training und was man da so machen kann. Und wünsche dir, dass du noch einige von diesen schönen Regenbogenflügen oder sonstigen herrlichen Flügen, die man erleben kann, noch irgendwo auf der Welt erleben kannst.

[01:07:58] **Urs Aschmann:** Herzlichen Dank, Christian. Super. Sehr gerne.

[01:08:06] **Lucian Haas:** Das war Urs Aschmann im Gespräch mit Lucian Haas. In den Shownotes zu dieser Podcast-Folge auf Fluglites findest du noch einige weiterführende Links, darunter zu Urs Groundhandlings Website und der im Podcast angesprochenen Groundhandling Challenge von André Bandara. Wenn du neben Groundhandling-Infos auch noch mehr Input für die Ohren suchst, dann findest du bei Podz-Glitz mittlerweile schon bald 40 Hörstunden an weiteren Podcast-Folgen. Podz-Glitz gibt es auf Soundcloud, Spotify, iTunes und vielen weiteren Audio-Katalogen. Wenn du keine Folge verpassen willst, kannst du Podz-Glitz auch einfach im Podcatcher deiner Wahl abonnieren. Wenn du Podz-Glitz als Förderer unterstützen möchtest, so findest du die nötigen Infos dazu auf der Website von Lu-Glitz, und zwar dort auf der Seite Fördern.

[01:08:51] Damit komme ich nun wirklich zum Ende. Nun nimm deinen Schirm und geh mal wieder groundhandeln. Aber lass es langsam angehen. Denn so paradox es klingt, der schnellste Weg zum erfahrenen Groundhandlings wie Urs ist der der kleinen Schritte. Ciao!

English

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

Show notes

Groundhandling is considered one of the most important exercises on the way to becoming a safer pilot. Urs Aschmann relies on the power of small steps.

No matter who you ask what you can do to become a better pilot – one answer will almost always rank among the top 3 tips you get: Groundhandling. It is the game with the parachute on the ground but without the inevitable goal of also getting into the air.

Groundhandling has many faces; there are diverse philosophies or even schools. Renowned experts like Mike Küng would prefer to establish groundhandling as its own sporting discipline. In that case, the wing becomes a tool to climb straw bales, lantern posts, or steep rocks alone using the pull and lift forces of the wing.

Others see Groundhandling more as a gentle game, as a fun exercise to gain confidence in his wing, to learn to feel and anticipate its movements, and thus above all to become a safe starter.

One who falls more into this second category is the Swiss Urs Aschmann. Urs only learned paragliding in his mid-40s, but soon also had some painful experiences. Eventually, he discovered groundhandling for himself as a way to go back to the launch without fear. Over time, he became so skilled in ground handling with the wing that he felt like passing on his knowledge and skills – under the charming name: Groundhandlix.

In this 37th episode of Podz-Glīdz, Urs shares some treasures from his experiences. What all comes up won't be revealed right away here. Just this much: it's also about the discovery of slowness. Enjoy listening!

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

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

Music for this episode:

"Knowpe" by Noir et Blanc Vie

No copyright music

Nothing comes from nothing, they say. Also, the podcast Podz-Glīdz as well as the blog Lu-Glīdz can only exist in the long run if my listeners and readers not only appreciate this offer in principle, but also help to finance it.

Links:

- Groundhandlix: <http://groundhandlix.ch/>
 - Groundhandlingchallenge: <https://www.groundhandlingchallenge.com/>
 - Ground: https://play.google.com/store/apps/details?id=de.schmidt_voigt.ground
-

Source: <https://lu-glīdz.blogspot.com/2020/08/podz-glīdz-37-groundhandlix.html>

Transcript

[00:00:03] **Urs Aschmann:** I feel low-altitude flying more intensely because at a thousand meters high, the relation to the ground disappears, but flying so close to the ground, that makes me very happy.

[00:00:36] **Lucian Haas:** Podz-Glidz, the Lu-Glidz podcast.

[00:00:40] **Urs Aschmann:** Stories from the cosmos of paragliding.

[00:00:45] **Lucian Haas:** Today with Urs

[00:00:48] **Urs Aschmann:** Aschmann and

[00:00:50] **Lucian Haas:** Lucian Haas at the microphone.

[00:00:55] No matter who you ask what you can do to become a better pilot, one answer will almost always rank among the top three tips you get. Ground handling. Playing with the glider on the ground, but without the inevitable goal of getting into the air.

[00:01:14] Ground handling has many faces, philosophies, or even schools. There are renowned experts like Mike Küng, who would prefer to establish ground handling as its own sporting discipline. In that case, the glider becomes a tool to climb hay bales, lampposts, or steep rocks using only the pull and lift forces of the glider. Others see ground handling more as a gentle game. As a fun exercise to gain confidence in your glider, to learn to feel and anticipate its movements, and above all, to become a safe starter.

[00:01:48] One who falls more into this second category is the Swiss Urs Aschmann. Urs only learned paragliding in his mid-40s. But then he soon had some painful experiences. Eventually, he discovered ground handling for himself as a way to start again without fear. Over time, he became so skilled at ground acrobatics with the glider that he felt like passing on his knowledge and skills. Under the charming name Groundhandlings. In this podcast episode, Urs also tells a lot from his treasure trove of experiences. I don't want to reveal just yet what all comes up. Just this much: it's also about discovering the world. And about his slowness. Before we start, a quick note for my own sake. The podcast Podz-Glidz, like the associated blog Lu-Glidz, is not funded by advertising, but is supported solely by listeners and readers.

[00:02:40] It would be great if you would also become a voluntary supporter of this project. You can support my work with a financial contribution. All the necessary information, such as a PayPal link or bank transfer details, can be found on the Lu-Glidz website, specifically on the Support page. How much you might want to give is entirely up to you. If you're unsure, I recommend a non-binding guideline of one euro per podcast episode and two euros per reading month on Lu-Glidz. Now, let's get to Groundhandlings.

[00:03:15] Urs, did you have a happy childhood?

[00:03:18] **Urs Aschmann:** I'd say yes. What

[00:03:21] **Lucian Haas:** what is a happy childhood?

[00:03:24] **Urs Aschmann:** A happy childhood is about developing according to one's own abilities. Yes, being perceived by parents as an independent personality who is meant to find their own way. Yes, being able to explore the world.

[00:03:49] **Lucian Haas:** You've spent years professionally planning adventure playgrounds. How important is this free, yet definitely risk-involved, kind of play?

[00:04:01] **Urs Aschmann:** I think it's extremely important because, over the last, let's say ten years, something has developed that is driven by parental fear. There are many helicopter parents who protect their children incredibly, who only want the best for them. And that's backfiring a bit. Yes, it's backfiring a bit because nothing is allowed to happen to the children. They are overprotected and, as a result, they no longer learn to assess the consequences of their own actions or to try things out.

[00:04:47] Because they are in a very strict corset. And playgrounds allow them to, so to speak, use it as a crutch for the forest—as an ideal playground—to try things out, learn to assess risks, and maybe even get hurt sometimes. That's part of it too, but nothing bad should happen in the process.

[00:05:14] **Lucian Haas:** If these adults act like helicopter parents and all that, could it also be because we adults don't play enough either?

[00:05:24] **Urs Aschmann:** Yes, definitely. Definitely. I think we adults only have one, two, three years. That's a fundamental problem. Many people don't like to remember their own childhood anymore and no longer know what playing means. Trying things out, discovering, exploring. And they've developed into "head people," and I find that incredibly sad. Is flying a kind of play for you too? In the broadest sense, yes. From my understanding of play, there are actually no limits. Playing is discovering the world and finding your way through it.

[00:06:13] And when I now have the chance to do that in three-dimensional space, I find it to be an extreme enrichment. And it never ends. I mean, flying is so complex and so versatile and so wonderful. And the weather is a thing in itself. There is never an end to the learning. And the playing—I mean, I stayed a child, otherwise I wouldn't have become a playground builder. And yes, I enjoy that very much.

[00:06:48] **Lucian Haas:** How did you actually get into flying? Was it also out of a desire to play? Or what was the motivation that made you say, I want to learn to fly?

[00:06:57] **Urs Aschmann:** That was, that was... I've always dreamed of flying. So in nightmares, when I was cornered by bad people, I could jump up and fly. Then later, on a long hike with my father, I was tired and thought to myself, if I were to run down this slope now, really fast, and spread my arms, then if you ran fast enough, you'd have to be able to take off. That was when I was about four. It didn't work. Have you ever tried it? No, as you know, it didn't work.

[00:07:40] But the funny thing was, much later I got a kite from my sister and played with it a lot, and I told a neighbor about it. And he said, "Oh, you have a kite? Ah, wait a second, I have something for you." He went into the basement, gave me a pack about this big, and said, "Well, that's also sort of like a kite. See if you can handle it." And I unpacked it and it got bigger and bigger. It was a paraglider. And I thought, "Well, let's try it out like a kite." And on a slightly sloping hill, in good wind, I tried it out.

[00:08:26] And ran and back up and ran again. And I called him, it's not flying. And he came over and then we practiced a bit together and pushed it. The wind kept getting stronger and after that first jump I already knew, now I have to find a school and I want to learn to fly. I want to learn it properly, seriously. How old were you back then? I was probably—this was 15 years ago—yeah, I was 45, yeah. So relatively late, but it all worked out well, more or less.

[00:09:10] **Lucian Haas:** And then you did the course and took off as a pilot right away, or did your flying career start off rather bumpy?

[00:09:20] **Urs Aschmann:** It started out bumpy because, yeah, looking back, the training wasn't really my thing. And it continued to be bumpy. I could do a little—take off, steer, land—but a lot more not.

[00:09:41] And I actually always wanted to do more ground handling; I researched all of that online.

[00:09:49] And I imagined a bit too much, yeah, and then I hurt myself, broke three vertebrae in strong winds. And that, that really set me back. So

[00:10:06] **Lucian Haas:** That was intense. This accident—you mentioned ground handling, did it basically happen on the ground or were you flying and it was a hard landing with those broken vertebrae?

[00:10:16] **Urs Aschmann:** It was actually a good start in a lot of wind, but my landing hooks fell off. The wind was strong. And the speed bar didn't work. So I slowly flew backwards. And despite putting my ears in and everything, I got into a zone where it just, yeah, I ripped it off. Ripping an alpha is quite a difficult thing. But I managed it and then really barreled down at ten meters. And yeah, I was very lucky.

[00:10:55] **Lucian Haas:** I have to say, did you start flying again right away after the vortices healed? Or was it a process where you'd say, was it also linked to fear or something, where you'd go, hmm, how do I get back into that?

[00:11:09] **Urs Aschmann:** Yes, I have to admit, I was addicted to flying. It was like a little flying devil sitting on my shoulder, always saying, "Yeah, look at the weather, check the weather, now fly, when to fly," and so on. I was pretty

much a victim to it, completely at its mercy, and first I sold all my gear. That was the turning point, as I understood it. And I knew, this can't go on. After two years, I considered maybe starting to fly again. And whoosh, there was that little devil again. Haha. And then I thought, no, it can't go on like this, I have to find a way first.

[00:11:57] And I took a course in autogenic training to become the master of my flying addiction. So, packing up all the stuff related to flying and putting it in a place where it stays. And then I go there and bring it forward again. And not having stuff come along and say, "Yeah, here's the devil. Let's go flying, let's go flying." And that's how it worked. And I slowly started again and really first learned ground handling to heal my wounded pilot soul and gain confidence and trust in my

[00:12:41] **Lucian Haas:** skills. Did it work? I mean, did ground handling really lead to this reconciliation with flying for you? Absolutely. Because

[00:12:49] **Urs Aschmann:** I approached ground handling step by step. And it always made me happy. Setting up a glider is something beautiful. And being able to hold it up there and tilt it left and right and walk. And that gave me a lot.

[00:13:10] **Lucian Haas:** Now, ground handling is always such a term. Everyone says you have to do ground handling, ground handling here. And when you ask people—it keeps coming up in my podcast too, when you ask some pilots—"Yeah, what can you recommend for other pilots?" It's always "ground handling." "You have to do ground handling." Just define ground handling for a second. What is it to you? What actually falls under that for you?

[00:13:34] **Urs Aschmann:** It's playing with the glider in a way where I let myself be surprised by the glider's reactions, but I can react to them adequately. Without being dragged around by the terrain. Without getting into an uncontrollable situation. And by feeling my way through it like that, I never lose the joy of the game. I never get overwhelmed, and I stay in the flow. In a way that makes me want more.

[00:14:22] And that it's simply fun. If it's not fun, then leave it be. As long as it's fun and your gut feeling is right. And I can enjoy myself. And it makes me happy. And I'm sweating while doing it. Everything's good. Wonderful.

[00:14:38] **Lucian Haas:** So, play and fun on the ground. The glider then is basically like a playground instrument, so to speak. One can do all sorts of things with it. Yes, absolutely. Yes. You also offer ground handling courses yourself today, where you guide other people and show them techniques and stuff. How did it actually happen that you said, I want to pass this on? What I've acquired for myself now. Was there something like a key experience where you said, I'm needed here, or something like that? Yes.

[00:15:08] **Urs Aschmann:** Yeah. Unfortunately, during the years I've been flying, I've come across various accidents. Or I've been there as an observer. And I've seen so many failed launches where I had to say to myself, well, if they had done the ground handling and had a good feel for the glider, that wouldn't have happened. And then at Col Rodella, if you stand around there for ten minutes or fifteen and watch the launches. There's a video, it's just revoltingly bad. I mean, if I were a pedestrian there and it crossed my mind that I could start flying, I'd be terrified.

[00:15:57] Then it would be sealed forever and I'd never do it, because I'd have the feeling that they're all lunatics and daredevils who are going to hurt themselves sooner or later.

[00:16:10] And because I was getting pretty good at it by then, I thought, yeah, I'll give it a try. I'll offer it. And it was very successful from the start. For example, a successful commercial pilot came to me. When he's up in the air, he flies. But he said he's somehow 70 now, and with takeoffs and such, he always gets a bit of the jitters. And we started right at the beginning. And he said it was the A and O—the nitty-gritty. He had never been taught before that it's such a subtle thing.

[00:16:55] He was really happy. And I was too, of course. And that encouraged me to keep going down this path.

[00:17:03] **Lucian Haas:** You call your offer Groundhandlix or Groundhandlix. I have no idea how you pronounce it. Are you a fan of Asterix and Obelix or how did you come up with that?

[00:17:12] **Urs Aschmann:** Yeah, sure. Yeah, of course I'm a fan. I thought when I was looking for a name, it should be simple and memorable. And Obelix and Asterix and Groundhandlix, that would be something. I had this image in my

head. Yeah, like a cartoon. And that's how it came to this

[00:17:36] **Lucian Haas:** Names. Asterix has his intelligence as a strength, but he also has his magic potion. What makes you strong in ground handling?

[00:17:51] **Urs Aschmann:** Many small practice sessions. Someone who teaches you the basics. How to steer the glider effectively so that you can also stop when you don't want to anymore. And it's the small successes. They string together like a pearl necklace, giving you the confidence and keeping the desire to keep practicing.

[00:18:27] **Lucian Haas:** That means, from what I understand you now, it's best to set yourself tasks when doing ground handling. Small goals, or whatever you want to call them.

[00:18:36] **Urs Aschmann:** Yes, absolutely. So if people just stand there holding the glider over their heads, in my opinion, it gets boring quickly. But if you stay a bit creative and say, I'll go three meters to the right or three meters to the left, forward, backward. Or try to walk a circle very slowly, maybe with a diameter of three or four meters. Then it becomes more interesting. And that way, you can keep trying out different things. There's the ground handling challenge, which was started by Andre Banderas back in the day.

[00:19:25] With different ideas and exercises where you can also gradually inform yourself through videos. So it definitely won't get boring. It never ends.

[00:19:42] **Lucian Haas:** That means, would you find a task list like this ground handling challenge very useful, in the sense of actually working through something like that for yourself in a certain way?

[00:19:52] **Urs Aschmann:** Yes, it would be great if people took the time for that. Usually, the excuse is, "I can't find a meadow" or "where can I do ground handling?" And yes, do you always have to go to the sea for it, or is the wind too gusty here, or do you have to wait until there's enough strength? So, people say it's not that easy. That might be true, but if you really want to, you'll find a way.

[00:20:24] **Lucian Haas:** Let's talk about a few situations, including meteorological situations during ground handling. And what one might be able to do to adapt accordingly. So, imagine a flat meadow, no slope, but really completely flat. And I only have relatively little wind. I can't really keep the glider up; it won't stay up on its own. From your point of view, what's the best thing for me to practice then?

[00:20:49] **Urs Aschmann:** Yes, good question. If you were to leave the brakes clipped in and take two or three A lines from each side and lead your hands forward and upward, slowly higher and higher, just like you would to invite the glider to fly. The trick is to get your hands as far up as possible. With this technique, you can maybe compensate for two or three kilometers per hour of wind that you would otherwise have to convert into energy by walking backward. And if you have your hands up like that now, you can steer the individual half of the glider; if that's not enough, if the glider still isn't rising into a wall, if you were to walk backward slowly in this position now,

[00:21:52] then the wind speed is sufficient for the glider to rise. Not much, but you can steer it that way.

[00:22:05] **Lucian Haas:** About what wind speed do I need for that, for a normal glider? Not a singleskin, which already rises on its own in the slightest breeze, but really something like an Alpha or something else that people would come to you for?

[00:22:19] **Urs Aschmann:** So that really needs very little, I'd say three to four km/h. Most people would say there's no wind, but even very, very little wind can certainly be used to learn a bit about the behavior of your glider. The inertia, how much force is needed, how much tension is in the lines—those are all things that incredibly strengthen your intuition for the glider.

[00:22:54] **Lucian Haas:** Let's move on, the same meadow, so it's completely flat again, but now we have a decent, pretty strong wind. What should I be training for primarily now, or what is this best suited for?

[00:23:07] **Urs Aschmann:** Yes, maybe first the emergency exit. Stopping when it gets too strong. And there, I would suggest taking the glider into the rosette to lay it out, folding one wing out, and slowly extending the lines while holding

onto the rear risers with one hand each from the start. Ready to be able to steal the glider with the rear risers. If you now slowly move away from the glider, the A-lines are extended and your hands are ready to tilt outwards to a right angle on the rear risers to make a steal, then you can slowly build the wall; the glider might twitch a bit at the wings, it wants to fly, it wants to rise, and you're holding it like a racehorse before the start that's really nervous and wants to fly, wants to take off, or rather, wants to run; you can feel your way with the force,

[00:24:29] to hold the glider on the ground. Now, if that works well, if that functions correctly, you could give a pulse from the hips so that the glider rises just a little bit. To do that, you'd have to be seated, so first establish symmetry in the harness, symmetry at the leading edge so that a straight line is formed, and then a small pulse from the hips to see if the glider would rise. But it shouldn't actually leave the ground with the trailing edge, it should only get a few centimeters off the ground.

[00:25:17] And then you have the certainty that it would rise. And before moving on, you could pull the glider with the rear risers, and here's the thing: imagine there was a large circle in the middle of the glider, and I as the pilot would be the pencil. Now, I run this circle around the glider with the rear risers pulled in, as far as I can, until the wingtip gets rolled back by the wind. Now the glider is dead, meaning it's no longer flying, it can't fill anymore, and now I can quickly

[00:26:04] to approach the glider and pull upwards with the lines to form the rosette. It is

[00:26:12] **Lucian Haas:** one of the most important exercises, would you say, in high winds, where you first learn to really... you call it a circle,

[00:26:21] ...towards one ear, or practically past one ear, running sideways so that you pull this glider out of the wind window yourself, so that it can't climb anymore? Is that something you should definitely practice first before actually doing anything in high winds?

[00:26:36] **Urs Aschmann:** Absolutely, absolutely, because otherwise you go into the exercise with a sense of, well, with too much uncertainty, and you want to be sure, like when driving a car, that the brakes work. A machine you want to master, you have to be able to stop it, and that's how it starts. If you don't know how to stop it again, then sooner or later you'll get hurt and ruin everything you've worked for, because the pilot's soul is wounded.

[00:27:22] Even if you're only dragged through the vegetation for three or four meters, you feel like you've failed, that you're not good enough, and you remember it again—it burns into your subconscious, and that would be a shame. That's why you should first practice the techniques of how to effectively Stall the glider when you...

[00:27:46] **Lucian Haas:** do. At our practice slope, especially when people who aren't very experienced yet try to ground handle in slightly stronger wind, I see it happen very often: they kind of lurch the glider forward and then they're basically hopping after their glider. They aren't being pulled yet—so they're not on the ground being dragged across the meadow—but the glider just won't come up. They try to move against it, but the movement of moving against it and the glider coming up balance each other out so much that they're basically hopping halfway down the slope after their glider and don't really have control over it, but just feel like they're being pulled away from their glider. Is there a trick to getting that under control as best as possible? Or how do you get out of that situation faster?

[00:28:34] **Urs Aschmann:** So I would start by feeling my way through it in the smallest steps possible. Specifically, don't try to pull the whole glider up at once in stronger wind, but rather pull it up asymmetrically. That means I'll do the wall, and then I'll take just one brake and the A lines of one side and take a step out from the center, to the left or to the right, so that the side I want to work with has taut lines.

[00:29:21] And the other side hangs loose, they're slack. And now I pull carefully on a single outermost or maybe two outermost A lines and only the wing's edge wants to go up. And to prevent the glider from getting too high, I apply some counter-pressure with my brake. And that's a fine balance, and I'm telling you, the Cobra-Züngeln only goes up a little, and I'm trying to hold the glider, maybe a meter, the edge that's coming up a meter.

[00:30:07] Now, this isn't entirely easy and it takes a bit of time, and above all, the tip is that you should do the exercise as slowly as possible. And if you feel like you're already going slowly, go even slower. So that you have plenty of time,

and the little game with the ear can be done a bit, a bit, but after a good while, a bit higher. Then the glider might, yeah, it slowly pulls it to the other side until you're only playing with this ear.

[00:30:55] If the ear were to go up to the Cobra now, you could use the same technique you practiced before, steal the glider, and start again. In my opinion, this is a wonderful way to develop a feel for the glider and the forces being generated, and you can stop at any time; you don't have the full power of the glider in the sail and won't potentially get overwhelmed. It's all within the safe zone.

[00:31:31] **Lucian Haas:** That means, if I understand you correctly, also from your philosophy, you say to do things very, very slowly, to approach it gradually, just to feel a lot of these movements of the glider and then, step by step, but in tiny steps, to notice, ah, so much brake pull, so much pull on the A-line, ah, the glider is coming up a bit, I can immediately brake it again, and that you really approach these reactions of the glider very slowly, but also always say, yes, I also know how I can always control it, and that you should ideally never get into that situation where you say, that was uncontrolled, because then I get scared myself, probably afraid, and then I say, now I'm going into a block, and then the learning probably won't work anymore.

[00:32:16] **Urs Aschmann:** That's exactly it, because when you have a negative learning experience—so, yeah, many people are too hard on themselves, they want to do well, they always want to do it right, they compare themselves to others, and that makes it a bit even harder.

[00:32:41] to learn with an open mind and with joy, because when a mistake happens, they say, mistake, mistake, I'm bad, I don't have a handle on it, and that's like a nail being driven into the pilot's soul; it makes you feel smaller. That's why my opinion is that you should always stay where you can string together successes, and if something goes off the rails, then it's not bad or a mistake, it's simply an experience. Then you approach the exercise with the same positive attitude, take small steps, and build it up really slowly, trying to stay calm and not overwhelm yourself, and you take your time—you can take your time, you're not running away. We're at the age where learning is something we don't have to do anymore, but want to.

[00:33:49] it's supposed to be fun, anything else makes no sense.

[00:33:55] And then you have a good basic setup for

[00:34:01] **Lucian Haas:** Success. We had the example earlier where I said you stand on a flat field—you could also imagine that as a slightly slanted slope or some kind of practice slope where you can also do ground handling, which sometimes just makes certain things easier due to the airflow conditions. Is there anything you would say, a specific slope formation or incline or anything else, that is ideal for ground handling, or does it actually not matter?

[00:34:32] **Urs Aschmann:** At the beginning, it certainly doesn't matter until you can somehow simulate a launch run on the flat field with your hands all the way up and really accelerate the glider as fast as you possibly can, just to then pull the brakes and convert the energy into height, and land smoothly again. Once all that works, I think it's definitely time to find a slightly sloped hill and practice the same thing there. Because the airflow conditions are already different; the glider behaves and holds differently than it does on the flat terrain at the top.

[00:35:21] And working out these differences so they can be stored in your muscle memory is also very important to me. Over time, the slope can get a bit steeper, but I'd start with something like 10%—I mean 10 degrees—if possible. And practice everything you can there. Including high-kiting.

[00:35:52] **Lucian Haas:** you can practice that beautifully. High-kiting, what do you mean by that? Just walking slowly up the mountain backwards with the glider, right?

[00:36:00] **Urs Aschmann:** No,

[00:36:02] By high-kiting, I mean you're facing the wind, so you look at the glider with the wind at your back and then run up the slope diagonally to the left or right with the glider slightly tilted. That way you can see where you're going and can zigzag perfectly—meaning walk in a zigzag—and when it feels right, turn around and fly down a bit again. Or, which is also a very good exercise, close your eyes and try to go down this slope with your eyes closed for as long as

possible to really feel it, to feel the risers, the impulses on the brakes,

[00:36:53] that trains you incredibly. Just close your eyes for a moment and see what happens and try to keep the glider over you for as long as possible.

[00:37:03] **Lucian Haas:** What I see more often with people who might do something like that or even walk down the mountain slowly with their eyes open is that most of them can work with the brakes, but very few work with their own weight or their body position. You can also drop down to your knees occasionally, even if it's only ten centimeters for a short time. This briefly increases the weight, which basically pulls on the paraglider. Because of that, it flies faster again. That means you can also bring a glider that's hanging back a bit forward again. But I very rarely see this technique, people using it deliberately. And when I think about it, flight schools are actually doing something wrong—that many of these basic techniques that you could actually have during ground handling aren't being taught enough?

[00:37:53] Yes, definitely.

[00:37:54] **Urs Aschmann:** So I don't know many flight schools that consistently practice ground handling. I mean, for some, they do reverse starts, and for others, they're really good at it. But beyond that, very few techniques are taught. There are a few schools that are so privileged that maybe they have the school in a valley wind system, with a meadow right in front of them. And they learn ground handling first for three days. And once they can do that, they go to the practice slope and they fly.

[00:38:39] They can fly because they can do ground handling. So for the schools, it's also a question, probably an economic one, of how much they invest in the students' ground handling. But those who do it are rewarded because the flight instructor is relaxed, because he knows his students, he knows what they can do. And there are no launches with a front collapse or anything like that. That's no longer an issue. So the investment would

[00:39:18] **Lucian Haas:** pay off. Now, there are actually special ground handling gliders nowadays that are marketed as such. They're a bit smaller so that you can work with stronger wind speeds. Do you think something like that is useful or necessary? Or, put another way, would you say it's best to do ground handling with the glider you're mainly out flying with, so that you have the best possible grip on it? Or if you practice a lot with one of these smaller gliders, can that really be transferred to the other glider in a way where you'd say the techniques are actually always the same?

[00:39:56] **Urs Aschmann:** Well, I've heard that too, that you should practice with the same glider. But I mean, if you've done some ground handling with any glider, you can transfer that to your own glider in a relatively short time, because it's not that different. Whether a special ground handling glider is needed for that, I can't really judge. I've never had one in my hands.

[00:40:32] In between, you'd be a bit more flexible if you could use smaller gliders,

[00:40:42] to feel out the forces a bit more slowly. That would make sense, but it could be any glider, a small one, like 17 square meters or maybe even smaller. They might be a bit more nervous then. But you can also notice that nervousness quickly when you take a different glider in your hand—ah, this one is calmer, ah, that's how it works. And the differences are felt quickly, they're back in the muscles fast. Especially at the dune, I find it a shame when people immediately burn holes into the exit edges with new gliders and treat the glider harshly for a week until they break it.

[00:41:34] You

[00:41:35] **Lucian Haas:** You just mentioned the dune. Is there actually such a thing as an ideal ground handling spot for you? Is the dune the ideal ground handling spot, or is it impossible to say that so clearly?

[00:41:50] **Urs Aschmann:** I think anywhere by the sea with a good, wide beach, laminar conditions are of course great. And if it—it doesn't necessarily have to be a dune, like the ones you know from Dune de Pila, for example—it could be any edge where you could work your way up after getting the glider under control on the ground, work your way up, turn back out, fly down, do the same thing again, a bit higher. It doesn't matter where that is, whether it's in Portugal or France or Holland or at a dike.

[00:42:44] That

[00:42:44] **Lucian Haas:** doesn't matter. Now, you've traveled a lot already, you've done ground handling in all sorts of places. Even so, if you were to say, okay, you've been to Namibia, you've been to Portugal, you've been to France, probably Denmark, Holland, and stuff like that. If I were allowed or had to decide right now—I have everything laid out as an option and I know I want to go somewhere for two weeks—I could pick one of these spots and say, I mainly want to improve my ground handling there. Out of the different options I just mentioned, is there one where you'd say, then most likely there? And why?

[00:43:28] **Urs Aschmann:** Tough, tough. I always get stuck in a dilemma there. So, my favorite spot is actually Dündepila, because there's just so much possible and you have a huge range from the very bottom to the very top across different wind speeds. If the weather is right, if the wind comes from western directions—no easterly wind and no rain—because otherwise it gets boring pretty quickly. In that case, Portugal would be the better solution because, culturally, Portugal has more to offer.

[00:44:14] Nice little towns and maybe a different flying area where you could potentially do something in an easterly wind. At the dune, that would be the end of the day pretty quickly. Yes, Namibia would be very reliable, but it's too far for me. And if I can do something where you don't have to board a plane, I find that very appealing.

[00:44:40] **Lucian Haas:** That means that if the weather is right, the Rundum-Setting is pretty much the ideal spot.

[00:44:48] **Urs Aschmann:** Very, very. But I don't know everything yet. There are also beautiful places, for example Meduno, where I've heard you can do groundhandling very well. Another paradise is still Castelluccio, even though unfortunately the little village is destroyed. The winches there are also very good. Yes, it's difficult. I keep going back and forth—and I'm torn. What should one do? But now I've found something in my area, an hour from Lake Seale. Super valley wind, very reliable, very regular. And now it's my favorite spot.

[00:45:34] And that's my little dune.

[00:45:36] **Lucian Haas:** I read that you've also been to Lanzarote twelve times, where you've flown back repeatedly.

[00:45:45] Something must be drawing you to this island. Can you do good groundhandling there? Or is it so rocky that it would actually be glider-destroying if you started handling the glider with inexperienced technique? Yes,

[00:46:01] **Urs Aschmann:** there is very little forgiving terrain available. There are many sharp rocks. And there are some options to practice on wide sandy beaches at low tide. But the times are limited due to the tide. And there are other options too. But I don't think driving or flying there specifically just for ground handling is a good idea. Because you want to fly too, right? But I think Lanzarote is an island where you really should already be very proficient at back launching.

[00:46:50] And then it makes sense.

[00:46:54] Because it's, as I said, rocky and steep. And there's a lot of wind. And you can get hurt very quickly. So no, you really should be able to do that. I wouldn't go to ground handling for that.

[00:47:14] **Lucian Haas:** You just said that sentence, and then you already want to fly. What actually appeals to you more, ground handling or flying?

[00:47:22] **Urs Aschmann:** Oh, I find the combination of both extremely attractive. My favorite way to fly is when I can let myself pull up the dune. So, with enough wind that I can slide up. Like on a ski lift. And anytime I feel like it, or the wind is strong enough, I can turn around. And fly out of the slide. And slide again out of the flight. And just casually drag a toe in the sand to make the longest trail possible. I find that very satisfying.

[00:48:06] **Lucian Haas:** That means it's actually ground handling and air handling. Because you're moving while flying so close to the ground that you'd say it's basically this combination. Maybe you can't even call it real flying yet. Not in the classic sense of alpine flying, where I'd fly long distances. Instead, you might say it's sometimes a 20-meter jump, and then you're already back on the ground. And it flows seamlessly back into this ground handling again.

[00:48:32] **Urs Aschmann:** Yes, that's one part I really like. And the other part, I love doing wingovers for the rest of my life. But I'm not really the type for more acrobatics. However, I also like flying high and flying far. And paragliding in a beautiful alpine region, I like that incredibly well. But low-level flying, I experience it more intensely because at a thousand meters altitude, the relation to the ground disappears. But flying like that, it makes me very happy.

[00:49:17] What is an ideal flight for you? An ideal flight? An ideal flight is a beautiful, confident takeoff that I really enjoy and celebrate. Because then I feel comfortable in the air too.

[00:49:36] When the thermals or the turbulence are such that I can handle them, that I accept them. When the colors are beautiful, when the visibility is clear, when it goes up reliably, when I can fly with the birds, when I can cover a distance, when I can try something I've never done before. And ultimately, maybe at a new place.

[00:50:13] ...and I have a good landing again. Then I'm happy and content. That

[00:50:17] **Lucian Haas:** is ideal. Have you ever had a flight where you'd say, nothing more is possible? You're so blown away that you say, that was basically the ultimate flight? Yes,

[00:50:30] **Urs Aschmann:** a few times. Some times. A few times I've already told my wife, that was the absolute hammer of a flight. I don't think it can get any better than that. It was so intense and so beautiful and so great. But then it happened again and again in a different form. It's just incredible that it's always possible. One flight was really quite great. What was it? The first time on Lanzarote. I had a guide there who explained the conditions to me. I was on the practice slope. We were connected by radio. He says, come up, I'm waiting there. We're flying the Risco.

[00:51:16] The wind was so strong all day. It kept raining. You had to keep going back into the car. Towards evening, the conditions became softer, finer, more predictable. I was at about 700 meters, to the left and right of the island, with the sea to the north towards the tip. There were still clouds over the sea, and they were raining out. There were incredibly beautiful rainbows, vertical ones coming out of the sea. I was so blown away and moved. Thrilled. Tears were running down my face. It was so glorious. It was really one of those moments that gives you goosebumps.

[00:52:03] It was really cool. When I told my guide about it, he said, yeah, some people would have had tears in their eyes from all the beauty. The colors, it's just magical.

[00:52:21] **Lucian Haas:** Let's do a quick change of subject. At first, we were talking about your job as a playground planner. But then you recently, I think a year or two ago, hung that up and started something completely different. Why?

[00:52:37] **Urs Aschmann:** I worked as a self-employed playground planner and farmer for 19 years, and I did it with fire and passion. Then the fire died down and I thought, at some point, I'll be done. I want to do something else. It's a bit played out. Not burnt out, but I'm in the mood for something new. So I thought, at some point, I'll just pull the plug. At a suitable moment. But I didn't know what would come my way. I still had a bit of a financial cushion, so I just pulled the plug. And I thought, yeah, something will come to me.

[00:53:28] I'll give myself two weeks, then I'll know what I want.

[00:53:33] And all the signs converged in such a way that I suddenly had this absolutely rock-solid, certain feeling: I want to do a hypnosis training and I'm going to become a hypnosis therapist. That was it. I was surprised. But the signs were so unmistakable. I was really happy. I thought,

[00:54:09] actually doesn't surprise me that much, because I've always been interested in the subject. But actually tackling it now, that has

[00:54:18] **Lucian Haas:** ...me. I was happy about that. You're already the third of my podcast guests who deals intensively with hypnosis. I ask everyone this, but everyone always gives slightly different answers. Also, what can hypnosis offer a paraglider pilot?

[00:54:36] **Urs Aschmann:** Hmm... He might be able to... He might become aware of his fears, his insecurities, his limits. He could potentially change and transform these limits, because the programs from the past might no longer be valid for the present and the future. And it could quite well be that such a command—the liberation from old

programs—enhances the joy of flying.

[00:55:28] **Lucian Haas:** What do you mean by old programs? Are these just fears that have surfaced? Or some kind of blocks that have set in? Or what could an old program be?

[00:55:36] **Urs Aschmann:** Yes, it's possible that you're convinced that flying is dangerous. Or that height is uncertainty. Or that clouds are dangerous. Maybe you have the memory of Eva Wisniewska being sucked into a cloud. Maybe these are beliefs you've adopted that are affecting you without you even realizing it. And if you... if you approach flying with hypnosis or some other mindset, then this excessive caution, or this fear, or these blocks change.

[00:56:32] And you become freer. They say life becomes what you think. So what... what you dare to think has a strong probability of coming true. For better or for worse. So if you have a choice, you'd rather think the good. Because it moves you forward.

[00:57:00] **Lucian Haas:** Do you also use the combination where you say, okay, I offer hypnosis therapy, I offer ground handling, those are the two pillars you have now, that you offer hypnosis and ground handling? Or can hypnosis perhaps sometimes help somewhere in your ground handling training?

[00:57:20] **Urs Aschmann:** Yes, I've already offered that. First, developing a new, positive learning attitude using hypnosis, in order to then make the ground handling more effective, faster, and better. But that was met with relatively modest resonance. In the meantime, I do this in my ground handling courses, where I talk to the people first and, without any real hypnosis in the traditional sense, use words to bring them into a new attitude.

[00:58:07] Because they might be,

[00:58:11] tense, they feel like they're clumsy. And if you approach ground handling as a convinced clumsy person, it won't go well. So, you were clumsy yesterday, but today we're doing this very delicately. You'll find that you can do everything wonderfully, that the movements are calm, fluid, and joyful. And I change these words and the whole attitude with my words, so that in the end, people finally accept it, and I say that over and over again.

[00:58:57] The boundaries are softened and broken down. Someone comes in and says they're always frantic. They're always frantic. So you have to work on that franticness with words, so that the client, the customer, the groundhandler is convinced that today there is calm in the system. Everything I do is calm. Slow and calm. And over and over again. And then also with pleasure and joy. And that's not difficult at all, because I give people an idea with my words of how they can do it. And they gladly accept this idea.

[00:59:42] And I repeat that a few times and then it works. So, how do you say that? Wake hypnosis.

[00:59:53] They are willing to accept my idea of how they can do it. And in that moment, the old pattern is pushed aside. The new one has space. And everything works better. Smoother, softer. And in the end, they are surprised by themselves. Because, hey, it all worked. And there's joy on their faces. And then they beam. So for me, it's also a...

[01:00:27] **Lucian Haas:** Joy. But this also brings back that topic you mentioned earlier, doing many things very slowly. And probably in very small steps. Also to take out this sense of urgency. And something like that, so people really notice, ah, it's only about this, yeah, half a centimeter. And not immediately the ten centimeters of brake pull I give to control the whole thing. And to really feel into it like that.

[01:00:51] **Urs Aschmann:** Yes, absolutely. Because when you watch people doing ground handling, if the glider hits their face, or, yeah, it's usually about two seconds where they're too slow. If they hesitate to react—what do I have to do now? And if you could rewind this moment, in slow motion, until it happens, and then a bit further back, it doesn't happen at that moment where you have to think, oh, now I don't know what to do anymore. Instead, it's in the philosophy of small steps.

[01:01:36] Do you always get a bit further?

[01:01:40] and you know that if you keep it calm, you have more time to react. And that's the secret. And then there are actually fewer situations where things get out of control and the glider ends up on its nose. On the contrary, we do that

on purpose. We let it, if you do it slowly, you can also let something get out of control slowly, so that it over-rotates the glider, so it goes onto its nose and ultimately lies with the leading edge facing down. But even that happened slowly and you have plenty of time to watch. And you could also say now, I have time to react again to prevent that.

[01:02:29] And that also gives you a good feeling again.

[01:02:33] **Lucian Haas:** You were just talking about waking hypnosis and the influence, so basically giving the thinking in your head, or the mindset in your head, a bit of a new direction, so roughly. That means learning mainly takes place in the head as well. And when you see professional athletes, they use a lot of that stuff too, like track and field athletes, for example, they close their eyes, and you see, ah, they're going through the movement they have to do next one more time. Or also Akroflieger sometimes, you see them at the launch site, they walk around a bit and imagine, okay, and now I pull the outside - and inside brake and let go again and weight shift and other things. It looks like a dance on the launch site. Are there also things where you work with people and say, now let's just try to visualize these things and then we'll work on them?

[01:03:23] So is that also a method you work with?

[01:03:28] **Urs Aschmann:** No. Well, I recommend that people, after a ground handling day, take another look at the whole thing with their eyes closed on the bed, and just take one of the individual exercises and simply feel it out with their eyes closed. It's like a protected space and you have time, and you can remember how it felt. And in my opinion, that makes an extreme difference. And yes, that is the mental training.

[01:04:14] When you do exercises on the bed or with your eyes closed,

[01:04:21] then that is really a very powerful technique, a very effective technique to improve ground handling. What else would you like to learn in your flying career? I would like to, if I put in the time, I'm a bit of a wimp when it comes to fullstyle. I've done a few already, but I'd really like to learn fullstyle properly, and the backfly and then the heli. That would be my dream maneuver.

[01:05:03] **Lucian Haas:** So, a bit more Akro, like, to the ground games, a bit more playfulness in the air. Yeah,

[01:05:09] **Urs Aschmann:** That would be a lot of fun.

[01:05:12] **Lucian Haas:** Last question, Urs: if you look back at your younger self—you were very young at the start of your flight training and during those first flight hours, maybe even years—what would be the most important piece of advice you'd give that younger Urs, based on all your experience today?

[01:05:37] Look for

[01:05:38] **Urs Aschmann:** people with a lot of experience right after your training, who you'd go with, who would take you flying. Like a mentorship system, so that I could learn from them. I would also do a cross-country flight on a tandem. And I would find someone who could teach me the most important things of ground handling in one or two hours, so that I could practice more on my own safely.

[01:06:23] Those would be about the three things that would have helped me a lot back then. And I think that would be the same for everyone.

[01:06:36] **Lucian Haas:** Just security. What would have happened to you if you'd gotten that tip right at the beginning? Oh boy.

[01:06:45] **Urs Aschmann:** I don't know. I can't say, because I have a family, my kids are already grown, 25 and 23, but I have a lovely wife and I don't want to lose her. So it could have been that it would have taken my arm off pretty severely again. But yeah, probably about the same. I just took my time with my development and I'm actually there now.

[01:07:21] **Lucian Haas:** So, you've slowly completed your development then. Maybe a nice summary of what people can learn from you now is that you should set many small tasks and do them, especially, building on each other slowly. Then you can really get very, very far, also with your entire ground handling. Urs, thank you for your story about your experience as a ground handler and ground handling training and what one can do there. And I wish you that you can

still experience some of those beautiful rainbow flights or other magnificent flights that can be experienced somewhere else in the world.

[01:07:58] **Urs Aschmann:** Many thanks, Christian. Great. You're very welcome.

[01:08:06] **Lucian Haas:** That was Urs Aschmann in conversation with Lucian Haas. In the show notes for this podcast episode on Fluglites, you will find some further links, including to Urs's ground handling website and the ground handling challenge by André Bandara mentioned in the podcast. If you're looking for more input for your ears in addition to ground handling info, you can already find nearly 40 hours of additional podcast episodes on Podz-Glidz. Podz-Glidz is available on Soundcloud, Spotify, iTunes, and many other audio catalogs. If you don't want to miss an episode, you can also simply subscribe to Podz-Glidz in your podcatcher of choice. If you would like to support Podz-Glidz as a patron, you can find the necessary information on the Lu-Glidz website, specifically on the support page.

[01:08:51] And with that, I'm really coming to the end. Now, take your glider and go do some ground handling again. But take it slow. Because as paradoxical as it sounds, the fastest way to become an experienced ground handler like Urs is through small steps. Ciao!

Français

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

Show notes

Le Groundhandling est considéré comme l'une des exercices les plus importants sur le chemin vers un pilote plus sûr. Urs Aschmann compte pour cela sur le pouvoir des petits pas.

Peu importe à qui l'on demande ce que l'on peut faire pour devenir un meilleur pilote – une réponse se classera presque toujours parmi les 3 meilleurs conseils que l'on reçoit : le Groundhandling. C'est le jeu avec la voile au sol mais sans l'objectif inévitable de décoller.

Le Groundhandling a plusieurs visages, il existe diverses philosophies ou même des écoles. Des experts renommés comme Mike Küng aimeraient le plus établir le Groundhandling comme une discipline sportive à part entière. Là, le parachute devient un outil pour escalader des ballots de paille, des poteaux électriques ou des falaises escarpées uniquement avec les forces de traction et de portance du parachute.

D'autres voient le Groundhandling plutôt comme un jeu doux, comme un exercice ludique pour gagner confiance en son aile, apprendre à ressentir et anticiper ses mouvements et ainsi devenir avant tout un décoller sûr.

L'un d'eux, qui appartient plutôt à cette deuxième catégorie, est le Suisse Urs Aschmann. Urs n'a appris le parapente qu'à la quarantaine, mais a vite fait quelques expériences douloureuses. Finalement, il a découvert le Groundhandling comme moyen de retourner au décollage sans peur. Avec le temps, il est devenu si habile dans les exercices au sol avec la voile qu'il a eu envie de transmettre ses connaissances et ses compétences – sous le charmant nom : Groundhandlix.

Dans ce 37e épisode de Podz-Glitz, Urs partage quelques trésors de ses expériences. Ce qui va être abordé ne doit pas être révélé tout de suite ici. Juste un peu : il s'agit aussi de la découverte de la lenteur. Bon écoute !

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 :

"Knowpe" de Noir et Blanc Vie

Musique sans droits d'auteur

Rien ne vient de rien, dit-on. Le podcast Podz-Glitz ainsi que le blog Lu-Glitz ne peuvent survivre sur le long terme que si mes auditeurs et lecteurs ne se contentent pas d'apprécier cette offre sur le plan moral, mais contribuent aussi à la financer.

Liens :

- Groundhandlix : <http://groundhandlix.ch/>
- Groundhandlingchallenge: <https://www.groundhandlingchallenge.com/>
- Sol : https://play.google.com/store/apps/details?id=de.schmidt_voigt.ground

Source : <https://lu-glitz.blogspot.com/2020/08/podz-glitz-37-groundhandlix.html>

Transcript

[00:00:03] **Urs Aschmann:** Le vol à basse altitude, je le ressens plus intensément, parce qu'à mille mètres de haut, la relation avec le sol disparaît, mais ce vol si proche du sol, ça me rend vraiment très heureux.

[00:00:36] **Lucian Haas:** Podz-Glitz, le podcast Lu-Glitz.

[00:00:40] **Urs Aschmann:** Des histoires du cosmos du parapente.

[00:00:45] **Lucian Haas:** Aujourd'hui avec Urs

[00:00:48] **Urs Aschmann:** Aschmann et

[00:00:50] **Lucian Haas:** Lucian Haas au micro.

[00:00:55] Peu importe à qui on demande ce qu'on peut faire pour devenir un meilleur pilote, une réponse se retrouve presque toujours dans le top 3 des conseils qu'on reçoit. Le maniement au sol. Le jeu avec l'aile au sol, mais sans pour autant avoir pour objectif de décoller forcément.

[00:01:14] Le maniement au sol a plusieurs visages, philosophies ou même écoles. Il y a des experts renommés comme Mike Küng, qui aimeraient établir le maniement au sol comme une discipline sportive à part entière. Pour lui, l'aile devient un outil pour escalader des balles de paille, des poteaux d'éclairage ou des falaises abruptes uniquement avec la traction et la portance de l'aile. D'autres voient le maniement au sol plutôt comme un jeu doux. Comme un exercice ludique pour gagner confiance en son aile, apprendre à ressentir et à anticiper ses mouvements et ainsi devenir, avant tout, un pilote au décollage sûr.

[00:01:48] L'un d'eux, qui relève plutôt de cette deuxième catégorie, est le Suisse Urs Aschmann. Urs n'a commencé le parapente qu'à la quarantaine. Mais il a vite fait des expériences douloureuses. Finalement, il a découvert le maniement au sol comme un moyen de pouvoir à nouveau décoller sans peur. Avec le temps, il est devenu si habile dans les acrobaties au sol avec l'aile qu'il a eu envie de transmettre ses connaissances et ses compétences. Sous le charmant nom de Groundhandlings. Dans cet épisode du podcast, Urs nous raconte aussi pas mal de choses issues de son trésor d'expériences. Ce qui va être abordé, je ne veux pas encore le révéler. Juste ceci : il s'agit aussi de la découverte du monde. Et de sa lenteur. Avant de commencer, un petit mot pour moi. Le podcast Podz-Glitz, tout comme le blog associé Lu-Glitz, ne sont pas financés par de la publicité, mais portés uniquement par les auditeurs et les lecteurs.

[00:02:40] Ce serait génial si tu devenais aussi un contributeur volontaire de ce projet. Avec une contribution financière, tu peux soutenir mon travail. Toutes les infos nécessaires, comme un lien PayPal ou les coordonnées bancaires, se trouvent sur le site de Lu-Glitz. Plus précisément sur la page Fördern. Le montant que tu souhaites donner reste entièrement à ta discrétion. Pour ceux qui hésitent, je recommande, à titre indicatif et non contraignant, un euro par épisode de podcast et deux euros par mois de lecture sur Lu-Glitz. Maintenant, passons à Groundhandlings.

[00:03:15] Urs, as-tu eu une enfance heureuse ?

[00:03:18] **Urs Aschmann:** Je dirais oui. Qu'est-ce que

[00:03:21] **Lucian Haas:** qu'est-ce qu'une enfance heureuse ?

[00:03:24] **Urs Aschmann:** Une enfance heureuse, c'est se développer. Selon ses propres capacités. Oui, être perçu par ses parents comme une personnalité indépendante qui doit trouver son chemin. Oui, pouvoir explorer le monde.

[00:03:49] **Lucian Haas:** Tu t'es occupé pendant des années, sur le plan professionnel, de la planification de parcs d'aventure. À quel point ce jeu libre, mais qui comporte tout de même des risques, est-il important ?

[00:04:01] **Urs Aschmann:** Je trouve ça extrêmement important, parce que ces dix dernières années, disons, quelque chose s'est développé qui est empreint d'une certaine anxiété chez les parents. Il y a beaucoup de parents "hélicoptères" qui protègent incroyablement leurs enfants, qui ne veulent que le meilleur pour eux. Et là, ça se retourne un peu contre eux. Oui, ça se retourne un peu contre eux, parce qu'on ne veut pas que rien arrive aux enfants. Ils sont trop protégés et n'apprennent donc plus à évaluer les conséquences de leurs propres actes et à les tester.

[00:04:47] Parce qu'ils sont dans un carcan très strict. Et les aires de jeux, elles permettent, comme une sorte de béquille vers la forêt, qui est l'aire de jeux idéale, de s'essayer, d'apprendre à évaluer les risques et peut-être même de se blesser parfois. Ça fait aussi partie du jeu, mais il ne doit rien de grave arriver pendant ce temps.

[00:05:14] **Lucian Haas:** Si maintenant ces adultes se comportent comme des parents hélicoptères et tout ça, ça peut aussi être dû au fait que nous, les adultes, ne jouons pas assez non plus ?

[00:05:24] **Urs Aschmann:** Oui, définitivement. Définitivement. Selon moi, nous, les adultes, n'avons qu'un an, deux, trois ans de temps. C'est un problème fondamental. Beaucoup ne se souviennent plus de leur propre enfance et ne savent plus ce que signifie jouer. S'essayer à des choses, découvrir, explorer. Ils sont devenus des gens purement intellectuels et je trouve ça incroyablement dommage. Est-ce que voler est aussi une sorte de jeu pour toi ? Dans le sens large, oui. Oui, d'après ma compréhension du jeu, il n'y a en fait aucune limite. Jouer, c'est découvrir le monde et s'y retrouver.

[00:06:13] Et quand j'ai maintenant la chance de le faire dans l'espace tridimensionnel, je trouve que c'est un enrichissement énorme. Et ça ne s'arrête jamais. Je veux dire, le vol est si complexe, si polyvalent et si merveilleux. Et la météo, c'est une autre histoire. On n'arrête jamais d'apprendre. Et le jeu, je veux dire, je suis resté un enfant, sinon je ne serais pas devenu constructeur de terrains de jeux. Et oui, j'apprécie énormément ça.

[00:06:48] **Lucian Haas:** Comment est-ce que tu as commencé à voler, au juste ? Aussi par envie de jouer ? Ou quel a été le déclic qui t'a fait dire : je veux apprendre à voler ?

[00:06:57] **Urs Aschmann:** C'était, c'était... J'ai toujours rêvé de voler. Alors, dans mes cauchemars, quand j'étais encerclé par des gens méchants, je pouvais sauter haut et voler. Puis plus tard, lors d'une longue randonnée avec mon père, j'étais fatigué et je me suis dit que si je courais maintenant très vite en bas de cette pente, en écartant les bras, alors il faudrait que, si on courait très vite, on puisse décoller. Ça devait être vers l'âge de quatre ans. Ça n'a pas marché. Tu as déjà essayé ? Non, comme on le sait, ça n'a pas marché.

[00:07:40] Mais le plus drôle, c'est que bien plus tard, j'ai reçu un cerf-volant de ma sœur et j'ai beaucoup joué avec. J'en ai parlé à un voisin. Il m'a dit : « Ah, un cerf-volant ? Attends un peu, j'ai quelque chose pour toi. » Il est allé au sous-sol, m'a donné un paquet de cette taille et m'a dit : « Ben, c'est aussi une sorte de cerf-volant. Regarde si tu t'en sors. » Je l'ai déballé et il est devenu de plus en plus grand. C'était un brise-vent. Et je me suis dit : « Bon, je vais essayer, comme un cerf-volant. » Et sur une pente légèrement inclinée, avec un bon vent, je l'ai testé.

[00:08:26] Et je cours, et je remonte, et je cours encore. Et je l'ai appelé, il ne vole pas. Il est venu et on a un peu pratiqué ensemble, on a donné des coups de pouce. Le vent est devenu de plus en plus fort et après le premier saut, je savais déjà que je devais trouver une école et que je voulais apprendre à voler. Je voulais apprendre sérieusement, vraiment sérieusement. Quel âge avais-tu à l'époque ? Ça fait maintenant 15 ans, j'avais probablement 45 ans, oui. Donc relativement tard, mais tout s'est plutôt bien passé, plus ou moins.

[00:09:10] **Lucian Haas:** Et après, tu as fait la formation et tu as décollé directement comme pilote, ou ta carrière de pilote a plutôt commencé de manière difficile ?

[00:09:20] **Urs Aschmann:** Ça a commencé de manière cahoteuse parce que, oui, avec le recul, la formation n'était pas vraiment mon truc. Et ça a continué sur cette lancée. Je savais peu de choses : décoller, piloter, atterrir, mais bien plus rien d'autre.

[00:09:41] Et je voulais en fait toujours plus faire du ground handling, je me suis tout renseigné là-dessus sur Internet.

[00:09:49] Et je me suis un peu trop imaginé des choses, oui, et je me suis fait mal, je me suis fracturé trois vertèbres avec du vent fort. Et ça, ça m'a vraiment mis un coup au moral. Enfin

[00:10:06] **Lucian Haas:** C'était violent. Cet accident, tu as parlé de Ground Handling, il s'est passé au sol en gros ou tu étais en vol et c'était un atterrissage difficile avec ces fractures aux vertèbres ?

[00:10:16] **Urs Aschmann:** C'était en fait un bon début avec beaucoup de vent, mais mes crochets de décollage ont lâché. Le vent était fort. Et l'accélérateur n'a pas fonctionné. Du coup, j'ai commencé à reculer lentement. Et malgré le fait que je me protégeais les oreilles et tout, je suis arrivé dans une zone où ça m'a juste, oui, j'ai décroché. Décrocher un

Alpha, c'est donc un truc assez difficile. Mais j'ai réussi et je suis ensuite tombé en tonnant à dix mètres. Et oui, j'ai eu beaucoup de chance.

[00:10:55] **Lucian Haas:** Je dois dire. Est-ce que tu as recommencé à voler tout de suite après que tes vertiges se soient calmés ? Ou était-ce un processus où tu te disais, par exemple, que c'était lié à la peur ou autre chose, du genre : « Hm, comment je m'y remets ? »

[00:11:09] **Urs Aschmann:** Oui, je dois l'avouer, j'étais accro à l'aviation. C'était comme un petit démon qui me était sur l'épaule et qui me disait tout le temps : « Allez, regarde la météo, regarde la météo, maintenant on vole, quand on vole », et tout ça. J'étais plutôt une victime, je me laissais porter, et j'ai d'abord vendu tout mon matériel. C'était le signal d'alarme, comme je l'ai compris. Et je me suis dit que ça ne pouvait pas continuer comme ça. Après deux ans, j'ai envisagé de recommencer peut-être à voler. Et paf, le petit démon était de retour. Haha. Et là, je me suis dit : non, ça ne peut pas continuer comme ça, je dois d'abord trouver un moyen.

[00:11:57] Et j'ai suivi un cours d'entraînement autogène pour devenir maître de mon addiction au vol. Pour mettre tout ce qui a trait au vol de côté et l'amener à un endroit où ça reste. Et je vais là-bas et je le ramène au premier plan. Et pas que ça vienne me dire : « Oh, c'est le démon. On va voler, on va voler. » Et comme ça, ça a marché. Et j'ai recommencé petit à petit et j'ai vraiment d'abord appris le maniement au sol pour guérir mon âme de pilote blessée et regagner de la confiance et de la certitude en mes

[00:12:41] **Lucian Haas:** mes capacités. Est-ce que ça a marché ? Est-ce que le maniement au sol a vraiment mené à cette réconciliation avec le vol chez toi ? Absolument. Parce que

[00:12:49] **Urs Aschmann:** j'ai abordé le maniement au sol par étapes. Et ça m'a toujours rendu heureux à chaque fois. Déployer une aile est quelque chose de beau. Et pouvoir la maintenir en haut et l'incliner à gauche et à droite tout en courant. Et ça m'a beaucoup apporté.

[00:13:10] **Lucian Haas:** Maintenant, le maniement au sol est toujours un terme qui revient. Tout le monde dit qu'il faut faire du maniement au sol, du maniement au sol ici. Et quand on pose la question, enfin, ça revient tout le temps dans mon podcast quand on interroge certains pilotes. Oui, qu'est-ce que tu peux recommander aux autres pilotes ? On dit toujours maniement au sol. Tu dois faire du maniement au sol. Mais définis-moi simplement le maniement au sol. C'est quoi pour toi ? Qu'est-ce qui est inclus pour toi, au juste ?

[00:13:34] **Urs Aschmann:** C'est jouer avec l'aile d'une manière où je me laisse surprendre par les réactions de l'aile, tout en étant capable d'y réagir de façon adéquate. Sans me laisser entraîner par la botanique. Sans me retrouver dans une situation incontrôlable. Et en m'y approchant de telle sorte que je ne perde jamais le plaisir de jouer. Que je ne sois jamais dépassé. Et que je sois dans le flow. D'une manière qui me donne envie d'en faire plus.

[00:14:22] Et que ça fasse simplement plaisir. Si ça ne fait pas plaisir, on arrête. Tant que ça fait plaisir et que l'instinct est bon. Et que je peux m'en réjouir. Et que ça me rend heureux. Et que je transpire en même temps. Tout va bien. C'est merveilleux.

[00:14:38] **Lucian Haas:** Donc, le jeu et le plaisir au sol. La aile comme une sorte d'instrument de jeu, en quelque sorte. Avec laquelle on peut faire tout et n'importe quoi. Oui, absolument. Oui. Tu proposes d'ailleurs toi-même des cours de maniement au sol aujourd'hui. Où tu accompagnes d'autres personnes, tu leur montres des techniques et tout ça. Comment est-ce que ça s'est passé pour que tu te dises : je veux transmettre ça ? Ce que je me suis acquis moi-même. Est-ce qu'il y a eu quelque chose comme une expérience clé, où tu t'es dit : là, on me sollicite, ou quelque chose comme ça ? Oui.

[00:15:08] **Urs Aschmann:** Oui. Malheureusement, au cours des années où je vole, je suis tombé sur divers accidents. Ou j'y suis arrivé en tant qu'observateur. Et j'ai vu tellement de décollages ratés où je me suis dit : enfin, s'ils avaient fait du groundhandling et qu'ils avaient une bonne sensation de l'aile, ça ne serait pas arrivé. Et puis au Col Rodella, quand on reste là dix minutes ou un quart d'heure à regarder les décollages. Il y a une vidéo, c'est tellement horrible. Enfin, si j'étais un piéton là-bas et que je me disais : je pourrais bien commencer à voler moi aussi.

[00:15:57] Alors ce serait scellé pour toujours et je ne le ferais jamais, parce que j'aurais l'impression que ce sont tous des fous et des casse-cous qui vont finir par se blesser tôt ou tard.

[00:16:10] Et comme je m'y en sortais plutôt bien à ce moment-là, je me suis dit : « Bon, je vais essayer. Je propose ça. » Et ça a été très concluant dès le début. Par exemple, un pilote de ligne à succès est venu me voir. Quand il est en l'air, il vole. Mais il m'a dit qu'il avait maintenant genre 70 ans, et qu'avec les décollages et tout ça, il avait toujours un peu la trouille. On a commencé par le plus basique. Et il m'a dit que c'était l'essentiel, qu'il fallait aller dans les détails. On ne lui avait jamais expliqué que c'était une chose aussi subtile.

[00:16:55] Il était vraiment ravi. Et moi aussi, bien sûr. Et ça m'a encouragé à continuer sur cette voie.

[00:17:03] **Lucian Haas:** Tu appelles ton offre Groundhandlix ou Groundhandlix. Je ne sais pas comment tu le prononces. Est-ce que tu es fan d'Astérix et Obélix ou comment en es-tu arrivé là ?

[00:17:12] **Urs Aschmann:** Oui, bien sûr. Oui, bien sûr que je suis fan. Je me suis dit, quand je cherchais un nom, qu'il fallait que ce soit simple et mémorisable. Et Obélix et Astérix et Groundhandlix, ça aurait été quelque chose. J'avais une sorte d'image en tête. Oui, comme un dessin animé. Et c'est comme ça que je suis arrivé à ce...

[00:17:36] **Lucian Haas:** de noms. Asterix, lui, a pour force son intelligence, mais il a aussi sa potion magique. Qu'est-ce qui rend fort dans le maniement au sol ?

[00:17:51] **Urs Aschmann:** Beaucoup de petites unités d'entraînement. Quelqu'un qui vous apprend les bases. Comment piloter la aile efficacement, pour pouvoir s'arrêter quand on n'en veut plus. Et ce sont les petites réussites. Elles s'enchaînent comme un collier de perles, ce qui donne confiance en soi et permet de garder l'envie de continuer à s'entraîner.

[00:18:27] **Lucian Haas:** Cela veut dire, si je te comprends bien, qu'il vaudrait mieux se fixer des objectifs lors du maniement au sol. De petits buts ou peu importe comment on appelle ça.

[00:18:36] **Urs Aschmann:** Oui, absolument. Si les gens se contentent de rester là à tenir l'aile au-dessus de la tête, ça devient vite ennuyeux, à mon avis. Mais si on reste un peu créatif et qu'on se dit, par exemple, je vais faire trois mètres vers la droite ou vers la gauche, vers l'avant, vers l'arrière. Ou j'essaie de faire un cercle très lentement avec peut-être un diamètre de trois ou quatre mètres. Là, ça devient déjà plus intéressant. Et comme ça, on peut toujours tester différentes choses. Il y a d'ailleurs le Groundhandling-Challenge, qui a été lancé à l'époque par Andre Banderas.

[00:19:25] Avec différentes idées, des exercices où l'on peut aussi s'informer progressivement via des vidéos. Ça ne va certainement pas être ennuyeux. Ça ne s'arrête jamais.

[00:19:42] **Lucian Haas:** C'est-à-dire, tu trouverais aussi utile un catalogue de tâches comme ce défi de maniement au sol, pour que l'on puisse vraiment s'exercer à faire quelque chose comme ça d'une certaine manière ?

[00:19:52] **Urs Aschmann:** Oui, ce serait bien que les gens prennent le temps de faire ça. Généralement, l'excuse, c'est : « je ne trouve pas de prairie » ou « où peut-on faire du ground handling ? ». Et oui, faut-il toujours aller à la mer pour ça ? Ou est-ce que le vent est trop rafaleux chez nous ? Ou alors il faut attendre qu'il soit assez fort. Enfin, on dit, ou les gens disent, que ce n'est pas si facile. Ça peut être vrai, mais si on veut vraiment, on finit par trouver un moyen.

[00:20:24] **Lucian Haas:** Parlons de quelques situations, notamment météorologiques, lors du maniement au sol. Et ce qu'on peut éventuellement adapter en conséquence. Imagine donc une prairie plate, sans aucune pente, vraiment tout à plat. Et je n'ai que peu de vent. Je ne peux pas vraiment garder l'aile en l'air, elle ne restera pas en haut toute seule. D'après ton point de vue, qu'est-ce que je devrais le mieux entraîner dans ce cas ?

[00:20:49] **Urs Aschmann:** Oui, bonne question. Si on laissait les freins clipsés et qu'on prenait deux ou trois suspentes de chaque côté pour diriger les mains vers l'avant et vers le haut, de plus en plus haut, comme si on préparait l'aile à décoller. L'astuce, c'est d'avoir les mains bien haut, aussi haut que possible. Avec cette technique, on peut peut-être compenser deux ou trois kilomètres-heure de vent qu'on devrait normalement transformer en énergie en reculant. Et si on a les mains là-haut, on peut diriger chaque moitié de l'aile ; si ça ne suffit pas, si l'aile ne monte pas encore vers un mur, si on reculait encore lentement avec cette position,

[00:21:52] alors la force du vent est suffisante pour que l'aile monte. Peu, mais on peut la gérer comme ça.

[00:22:05] **Lucian Haas:** Quelle vitesse de vent me faut-il environ pour ça, pour une aile normale ? Pas une Singleskin, qui s'élève déjà toute seule au moindre courant d'air, mais vraiment une Alpha ou autre chose, celle avec laquelle les gens viennent te voir ?

[00:22:19] **Urs Aschmann:** Alors, ça demande vraiment peu, je dirais trois à quatre km/h. La plupart du temps, les gens diraient qu'il n'y a pas de vent, mais même très, très peu de vent peut tout à fait suffire pour en apprendre un peu sur le comportement de son aile. L'inertie, la force nécessaire, la tension dans les suspentes, ce sont toutes des choses qui renforcent incroyablement la sensibilité pour l'aile.

[00:22:54] **Lucian Haas:** Passons à la suite, toujours sur la même prairie, donc encore tout plat, mais là on a déjà un vent assez soutenu. Qu'est-ce que je devrais surtout entraîner ou à quoi est-ce que ça sert le mieux dans ce cas ?

[00:23:07] **Urs Aschmann:** Oui, peut-être d'abord l'arrêt d'urgence. S'arrêter quand ça devient trop fort. Et là, je suggérerais de prendre l'aile pour la mettre au sol dans la rosette, de replier une oreille de chaque côté et d'étirer lentement les suspentes tout en se tenant dès le début avec une main sur chaque élévateur arrière. Être prêt à pouvoir tirer l'aile avec les élévateurs arrière. Si on s'éloigne maintenant lentement de l'aile, les suspentes A sont tendues et les mains sont prêtes à basculer vers l'extérieur jusqu'à l'angle droit sur les élévateurs arrière pour faire un "stall", alors on peut construire lentement le mur, l'aile va peut-être un peu s'agiter sur les oreilles, elle veut voler, elle veut monter et on la tient comme une poulaine de course avant le départ, qui est vraiment nerveuse et qui veut voler, qui veut décoller ou enfin, qui veut courir, on peut s'y prendre à tâtons avec la force,

[00:24:29] maintenir l'aile au sol. Maintenant, si ça marche bien, si ça fonctionne bien, on pourrait donner une impulsion à partir de la hanche pour que l'aile monte très légèrement. Pour cela, il faudrait être bien en place, donc d'abord rétablir la symétrie du sellette, la symétrie sur le bord d'attaque pour qu'une ligne droite se forme, et ensuite une petite impulsion de la hanche pour voir si l'aile monterait. Mais elle ne doit pas vraiment quitter le sol par le bord de fuite, elle doit juste se soulever de quelques centimètres au-dessus du sol.

[00:25:17] Et là, on a la certitude qu'il va monter. Et avant de continuer, on pourrait stabiliser l'aile avec les élévateurs arrière et là, imaginez qu'il y aurait un grand cercle au milieu de l'aile et que moi, en tant que pilote, je serais le crayon. Et là, je cours tout autour de l'aile en tenant les élévateurs arrière serrés, jusqu'à ce que l'oreille se replie sous le vent. Et là, l'aile est morte, elle ne vole plus, elle ne peut plus se remplir, et là je peux rapidement

[00:26:04] s'approcher de l'aile, tirer vers le haut avec les suspentes et former ainsi la rosette. C'est

[00:26:12] **Lucian Haas:** c'est l'une des exercices les plus importants, dirais-tu, par vent fort, pour apprendre d'abord à vraiment faire ce que tu appelles le cercle de cercle,

[00:26:21] versus une oreille, ou presque à côté d'une oreille, courir sur le côté pour tirer soi-même cette aile hors de la fenêtre de vent, pour qu'elle ne puisse plus monter ? Est-ce quelque chose qu'il faudrait absolument pratiquer en premier, avant de vraiment faire quoi que ce soit par vent fort ?

[00:26:36] **Urs Aschmann:** Absolument, absolument, parce que sinon on commence l'exercice avec une insécurité, avec, oui, avec trop d'insécurité, et on veut être sûr, comme quand on conduit une voiture, que les freins fonctionnent. Une machine que l'on veut maîtriser, il faut pouvoir l'arrêter, et c'est comme ça que ça commence. Si on ne sait pas comment on peut l'arrêter, on va finir par se blesser tôt ou tard et tout ce qu'on a acquis sera gâché, parce que l'âme de pilote est blessée.

[00:27:22] Même si on n'est traîné que de trois ou quatre mètres à travers la végétation, on a l'impression d'avoir échoué, de ne pas être assez bon, et on s'en rappelle à nouveau ; ça s'imprime dans le subconscient et ce serait dommage. C'est pourquoi il faut d'abord s'exercer aux techniques pour staller efficacement l'aile quand on...

[00:27:46] **Lucian Haas:** veux. Je vois souvent, sur notre pente d'entraînement, surtout quand des gens pas encore très expérimentés essaient de gérer du ground avec un peu plus de vent, qu'ils font un peu monter l'aile et se mettent ensuite à sauter en la suivant. Ils ne sont pas encore tirés, donc ils ne sont pas au sol et ne sont pas traînés sur la prairie, mais l'aile

ne monte pas. Ils essaient de marcher à contre-courant, mais le mouvement d'avancer et celui de la montée s'équilibrent tellement qu'ils finissent par sauter sur la moitié de la pente derrière leur aile sans vraiment avoir le contrôle, mais juste avoir l'impression d'être tirés par leur aile. Est-ce qu'il y a une astuce pour mieux gérer ça ? Ou comment sortir plus vite de cette situation ?

[00:28:34] **Urs Aschmann:** Alors, je commencerais par tâtonner par étapes les plus petites possibles. Et surtout, ne pas tirer toute l'aile d'un coup avec du vent plus fort, mais la tirer de manière asymétrique. Ça veut dire que je fais la paroi et que je ne prends qu'un frein et les suspentes A d'un côté, et je fais un pas vers l'extérieur, vers la gauche ou vers la droite, pour que le côté sur lequel je veux travailler ait des suspentes tendues.

[00:29:21] Et l'autre côté pend, il est lâche. Et maintenant, je tire délicatement sur une seule suspente A extérieure ou peut-être sur deux suspentes A extérieures et l'aile, juste l'oreille, veut monter. Et pour empêcher l'aile de monter trop haut, je contre un peu avec mon frein. Et c'est un jeu subtil et c'est, je dis ça pour le Cobra-Züngeln, il ne monte que peu et j'essaie de maintenir l'aile, peut-être un mètre, l'oreille qui monte d'un mètre, comme ça.

[00:30:07] Ce n'est pas tout à fait simple et ça demande un peu de temps, et surtout le conseil, il faut faire l'exercice aussi lentement que possible. Et si tu as l'impression que tu vas déjà doucement, fais-le encore plus lentement. Pour qu'on ait vraiment beaucoup de temps et que le petit jeu avec l'oreille puisse, avec le temps, un peu, un peu, mais après un bon moment, être fait un peu plus haut. L'aile voudra alors peut-être, oui, elle le tirera lentement vers l'autre côté, jusqu'à ce qu'on ne joue qu'avec cette oreille.

[00:30:55] Si l'oreille montait jusqu'à la Cobra, on peut utiliser la même technique que celle pratiquée précédemment, voler l'aile et recommencer ainsi. À mon avis, on peut se construire un merveilleux sens de l'aile et des forces qui en résultent, et on peut s'arrêter à tout moment sans avoir toute la puissance de l'aile dans la voile et se sentir éventuellement dépassé. Tout reste dans la zone de confort.

[00:31:31] **Lucian Haas:** Cela signifie que si je te comprends bien, aussi par rapport à ta philosophie, tu dis qu'il faut faire les choses très, très lentement, s'approcher progressivement, simplement ressentir énormément de ces mouvements de l'aile et alors, étape par étape, mais en quasi mini-étapes, prendre conscience de : ah, tant de frein, tant de tension sur la ligne A, ah, l'aile, elle monte un peu, je peux immédiatement la freiner à nouveau, et qu'on s'approche vraiment très lentement de ces réactions de l'aile, mais qu'on se dit aussi en permanence : oui, je sais aussi comment je peux toujours la contrôler et qu'on ne tombe idéalement jamais dans cette situation où l'on se dit : là, c'était incontrôlé, parce que là, j'ai encore peur, probablement de la peur, et je me dis : maintenant, je vais bloquer, et alors l'apprentissage ne fonctionnera probablement plus non plus.

[00:32:16] **Urs Aschmann:** C'est exactement ça, parce que quand on a une expérience d'apprentissage négative... oui, beaucoup de gens sont trop durs avec eux-mêmes, ils veulent bien faire, ils veulent toujours bien faire, ils se comparent aux autres et ça rend les choses encore un peu plus difficiles.

[00:32:41] apprendre sans préjugés et avec plaisir, parce que quand une erreur se produit, ils se disent : erreur, erreur, je suis nul, je ne maîtrise pas, et c'est comme un clou qu'on enfonce dans l'âme de l'aviateur, ça nous rend plus petits. C'est pourquoi je pense qu'il faut toujours rester là où l'on peut enchaîner les réussites, et quand quelque chose dérape, ce n'est pas grave ou une erreur, c'est juste une expérience. Et ensuite, on aborde l'exercice avec la même attitude positive, on fait de petits pas, on construit vraiment doucement et on essaie de rester calme sans se mettre trop de pression, on prend son temps, on peut prendre son temps, on n'est pas en fuite. On est à l'âge où l'on apprend parce qu'on le veut, plus parce qu'on le doit.

[00:33:49] ça doit être amusant, tout le reste n'a aucun sens.

[00:33:55] Et une fois qu'on a une bonne base pour

[00:34:01] **Lucian Haas:** Succès. On a eu l'exemple tout à l'heure où j'ai dit qu'on se tient sur une prairie plate, on peut aussi imaginer ça comme une pente légèrement inclinée ou une sorte de pente d'entraînement où on peut aussi faire du maniement au sol, ce qui facilite parfois certaines choses, du moins à cause des conditions de flux. Est-ce qu'il y a quelque chose que tu dirais, une formation de pente spécifique, une inclinaison ou autre chose, qui est idéale pour le

maniement au sol ou est-ce que c'est en fait sans importance ?

[00:34:32] **Urs Aschmann:** Au début, ça n'a pas d'importance, jusqu'à ce qu'on puisse simuler une course de décollage sur la prairie plate avec les mains tout en haut et accélérer vraiment l'aile aussi vite que possible, pour ensuite tirer sur les freins et transformer l'énergie en hauteur, et se poser à nouveau proprement. Quand tout ça fonctionne, je trouve que c'est tout à fait le moment de se trouver une pente légèrement inclinée ou de la chercher et de s'entraîner de la même manière là-bas. Parce que les conditions de flux sont déjà différentes, l'aile se comporte différemment qu'en haut sur le terrain plat.

[00:35:21] Et travailler ces différences pour qu'elles s'ancrent dans la mémoire musculaire, je trouve ça déjà très important. Avec le temps, la pente peut devenir un peu plus raide, mais je commencerais par genre 10 % ou 10 degrés, si c'est possible. Et s'entraîner à tout ce qu'on peut faire. Y compris le "hochkiten".

[00:35:52] **Lucian Haas:** on peut s'entraîner super bien là-dessus. Le haut du kite, tu veux dire quoi par là ? Juste monter la montagne doucement à l'envers avec l'aile, c'est ça ?

[00:36:00] **Urs Aschmann:** Non,

[00:36:02] Je veux dire en haut de pente, on est tourné, donc on regarde vers l'aile avec le vent dans le dos et on monte la pente en diagonale vers la gauche ou la droite avec l'aile légèrement inclinée. Comme ça, on voit où on va et on peut super bien faire des zigzags, donc marcher en zigzag, et quand ça nous convient, on se tourne à nouveau pour redescendre un peu. Ou, ce qui est aussi un très bon exercice, fermer les yeux et essayer de descendre cette pente les yeux fermés le plus longtemps possible pour vraiment ressentir les élévateurs, les impulsions sur les freins,

[00:36:53] ça entraîne énormément. Il suffit de fermer les yeux, de voir ce qui se passe et de garder la aile au-dessus de soi le plus longtemps possible.

[00:37:03] **Lucian Haas:** Ce que je vois souvent, chez des gens qui font peut-être ça ou qui descendent la montagne lentement les yeux ouverts, la plupart savent utiliser les freins, mais très peu travaillent avec leur propre poids ou avec la position de leur corps. On peut aussi s'accroupir un peu entre deux, même si ce n'est que de dix centimètres, pour un court instant. Par ce geste, on augmente temporairement le poids, ce qui tire en fait sur le parapente. Résultat, il vole à nouveau plus vite. Ça veut dire qu'on peut aussi ramener un aile qui traîne un peu vers l'arrière vers l'avant. Mais je vois très rarement cette technique, que les gens l'utilisent consciemment. Et quand j'y pense, est-ce que les écoles de vol ne font pas quelque chose de mal, que beaucoup de ces techniques de base qu'on devrait normalement avoir lors du maniement au sol ne sont pas assez enseignées ?

[00:37:53] Oui, absolument.

[00:37:54] **Urs Aschmann:** Alors, je ne connais pas beaucoup d'écoles de pilotage qui pratiquent systématiquement le maniement au sol. Alors, pour le décollage en marche arrière, oui, parfois, mais parfois aussi vraiment bien. Mais au-delà de ça, peu de techniques sont enseignées. Il y a quelques écoles qui sont tellement privilégiées qu'elles ont peut-être l'école dans un système de brise de vallée, avec une prairie juste devant. Et ils apprennent d'abord le maniement au sol pendant trois jours. Et quand ils savent le faire, alors ils vont à la pente d'entraînement et ils volent.

[00:38:39] Ils peuvent voler parce qu'ils savent faire du maniement au sol. C'est donc aussi une question, probablement économique pour les écoles, de savoir combien elles investissent dans le maniement au sol des élèves. Mais ceux qui le font sont récompensés, parce que l'instructeur est détendu, il connaît ses élèves, il sait ce qu'ils sont capables de faire. Et il n'y a plus de décollages avec une fermeture avant ou autre. Ce n'est plus un sujet. Donc l'investissement serait

[00:39:18] **Lucian Haas:** ça se rentabiliserait déjà. Eh bien, il existe maintenant des ailes de maniement au sol spécifiques, qui sont du moins commercialisées comme telles. Elles sont un peu plus petites pour pouvoir travailler avec des vitesses de vent plus fortes. Est-ce que tu trouves ça utile ou nécessaire ? Ou, pour dire les choses autrement, est-ce que tu dirais qu'il vaut mieux faire le maniement au sol avec l'aile avec laquelle on sort le plus souvent, pour la maîtriser au mieux ? Ou est-ce qu'en pratiquant beaucoup avec une petite aile, on peut vraiment transférer ça sur l'autre aile, au point de dire que les techniques sont en fait toujours les mêmes ?

[00:39:56] **Urs Aschmann:** Alors, j'ai aussi déjà entendu dire qu'il fallait jouer avec la même aile. Mais je veux dire, si on a fait quelques heures de maniement au sol avec n'importe quelle aile, on peut transférer ça sur sa propre aile en un temps relativement court, parce que ce n'est pas si différent. Si ça nécessite une aile de maniement au sol spécifique, je ne peux pas le juger pour l'instant. Je n'en ai jamais eu entre les mains.

[00:40:32] Entre-temps, on serait un peu plus flexible si on pouvait utiliser des ailes plus petites,

[00:40:42] pour s'habituer un peu plus lentement aux forces. Ça aurait du sens, mais ça peut être n'importe quelle aile, une petite, genre 17 mètres carrés ou peut-être encore plus petite. Elles sont peut-être un peu plus nerveuses. Mais même la nervosité, quand on prend une autre aile en main, on s'en rend vite compte : ah, ça va plus calmement, ah, c'est comme ça que ça marche. Et les différences, elles reviennent vite dans les muscles. Surtout au niveau de la dune, je trouve ça dommage quand les gens, avec des ailes neuves, brûlent tout de suite les bords d'attaque et se donnent à fond avec l'aile pendant une semaine au point de la casser.

[00:41:34] Tu

[00:41:35] **Lucian Haas:** Tu as déjà mentionné la dune à l'instant. Est-ce qu'il existe pour toi quelque chose comme le spot idéal pour le maniement au sol ? Est-ce que la dune est le spot idéal pour le maniement au sol ou est-ce qu'on ne peut pas le dire si clairement ?

[00:41:50] **Urs Aschmann:** Je trouve que partout au bord de mer, là où il y a une bonne plage large, les conditions laminaires sont évidemment super. Et si c'est, ça ne doit pas forcément être une dune, comme on la connaît de Dune de Pila par exemple, ça pourrait être n'importe quelle crête où on pourrait monter après avoir maîtrisé l'aile au sol et s'en élever, pivoter à nouveau, redescendre, refaire la même chose, un peu plus haut. Peu importe où ça se trouve, que ce soit au Portugal, en France, aux Pays-Bas ou sur une digue.

[00:42:44] Ça

[00:42:44] **Lucian Haas:** ça n'a pas d'importance. Bon, tu as déjà beaucoup voyagé, tu as fait du maniement au sol dans plein d'endroits différents. Si tu devais quand même dire, d'accord, tu as été au Namibia, au Portugal, en France, au Danemark probablement, aux Pays-Bas et tout ça. Si c'était à moi de décider ou de choisir, j'ai toutes ces options sous les yeux et je sais que je veux partir deux semaines quelque part, je pourrais choisir l'un de ces spots et dire : là, je veux surtout améliorer mon maniement au sol. Parmi les différentes options que je viens de citer, y en a-t-il une où tu dirais : alors, c'est plutôt là que je vais ? Et pourquoi ?

[00:43:28] **Urs Aschmann:** Difficile, difficile. Je suis toujours en pleine hésitation. Mon endroit préféré, c'est en fait Dündepila, parce qu'il y a énormément de possibilités et qu'on a une palette immense, de la base jusqu'au sommet, selon les différentes intensités de vent. Si la météo est bonne, que le vent vient de l'ouest, sans vent d'est ni pluie, parce que sinon ça devient vite ennuyeux. Dans ce cas, le Portugal serait à nouveau la meilleure solution, parce que sur le plan culturel, le Portugal a plus à offrir.

[00:44:14] De beaux petits villages et peut-être aussi un autre site de vol où on pourrait éventuellement faire quelque chose avec un vent d'est. À la dune, c'est fini pour la journée assez vite. Oui, le Namibia serait très fiable, mais c'est trop loin pour moi. Et si je peux faire quelque chose où on n'a pas besoin de monter dans un avion, je trouve ça très sympa.

[00:44:40] **Lucian Haas:** Ce qui veut dire que si la météo est bonne, le Rundum-Setting est déjà un peu comme le spot idéal.

[00:44:48] **Urs Aschmann:** Très, très. Mais je ne connais pas encore tout. Il y a aussi de beaux endroits, par exemple Meduno, où j'ai entendu dire qu'on peut très bien faire du Groundhandle. Un autre paradis, c'est toujours Castelluccio, même si malheureusement le petit village est détruit. Là-bas, les treuils sont aussi très bons. Oui, c'est difficile. J'y vais encore et encore — et je suis tiraillé. Qu'est-ce qu'on doit faire ? Mais maintenant, j'ai trouvé quelque chose dans mon coin, à une heure du Sealsee. Super brise de vallée, très fiable, très régulière. Et maintenant, c'est mon endroit préféré.

[00:45:34] Et c'est ma petite dune.

[00:45:36] **Lucian Haas:** J'ai lu que tu étais déjà allé douze fois à Lanzarote, où tu y es retourné plusieurs fois. Oui.

[00:45:45] Quelque chose doit bien t'attirer sur cette île. Est-ce qu'on peut bien faire du groundhandling là-bas ? Ou est-ce que c'est si pierreux que ça serait carrément destructeur pour l'aile si on commence à manipuler l'aile avec une technique pas encore maîtrisée ? Oui,

[00:46:01] **Urs Aschmann:** C'est un terrain qui pardonne très peu les erreurs. Il y a beaucoup de pierres tranchantes. Et il y a quelques possibilités de s'entraîner sur de larges plages de sable à marée basse. Mais les créneaux sont limités à cause des marées. Il existe d'autres possibilités aussi. Mais je ne trouve pas que ce soit une bonne idée de s'y rendre ou d'y voler spécifiquement pour le maniement au sol. Parce qu'on veut aussi voler, non ? Mais je trouve que Lanzarote est une île où il faut vraiment déjà être très habile pour les décollages en arrière.

[00:46:50] Et alors, ça a du sens.

[00:46:54] Parce que c'est, comme je l'ai dit, rocailleux et raide. Et il y a beaucoup de vent. Et on se blesse très vite. Donc non, il faudrait déjà savoir faire ça. Je n'irais pas vers le maniement au sol pour ça.

[00:47:14] **Lucian Haas:** Tu viens de dire cette phrase, et là, on a déjà envie de voler. Qu'est-ce qui t'attire le plus, en fait, le maniement au sol ou le vol ?

[00:47:22] **Urs Aschmann:** Oh, je trouve la combinaison des deux extrêmement attrayante. Ma façon préférée de voler, c'est quand je peux me laisser monter sur la dune. Enfin, avec assez de vent pour pouvoir glisser vers le haut. Comme sur un télésiège. Et à tout moment, quand j'en ai envie ou que le vent est assez fort pour que je puisse pivoter. Et passer du glissement au vol. Et du vol au glissement. Et pouvoir traîner négligemment un orteil dans le sable pour faire une trace la plus longue possible. Je trouve ça déjà très satisfaisant.

[00:48:06] **Lucian Haas:** Ça veut dire que c'est en fait du maniement au sol et de l'airhandling. Parce que tu te déplaces en volant si près du sol que tu te dis que c'est en fait cette combinaison. On ne peut peut-être même pas encore appeler ça du vrai vol, comme dans la conception classique du vol en montagne où je parcours de longues distances. Plutôt, tu te dis que c'est parfois un saut de 20 mètres, et puis tu es déjà à nouveau au sol. Et ça passe de manière fluide à nouveau au maniement au sol.

[00:48:32] **Urs Aschmann:** Oui, c'est la partie que j'aime beaucoup. Et l'autre partie, j'adore faire des Wingovers toute ma vie. Mais pour plus d'acrobaties, je ne suis pas du genre. Par contre, j'aime aussi monter haut et aller loin. Et le vol en montagne dans une belle région alpine, ça me plaît énormément. Mais le vol proche du sol, je le ressens plus intensément, parce qu'à mille mètres d'altitude, la relation avec le sol disparaît. Mais voler comme ça, collé au sol, ça me rend vraiment heureux.

[00:49:17] C'est quoi, pour toi, un vol idéal ? Un vol idéal ? Un vol idéal, c'est un beau départ, serein, que je savoure et que je célèbre vraiment. Parce que c'est là que je me sens bien dans les airs.

[00:49:36] Quand la thermique ou les turbulences sont telles que je peux m'en accommoder, que je les accepte. Quand les couleurs sont belles, quand la visibilité est claire, quand ça monte de manière fiable, quand je peux voler avec les oiseaux, quand je peux parcourir une distance, quand je peux essayer quelque chose que je n'ai jamais fait. Et finalement, peut-être dans un nouvel endroit.

[00:50:13] ...et une bonne arrivée. Alors là, je suis heureux et satisfait. Ça

[00:50:17] **Lucian Haas:** est idéal. Est-ce que tu as déjà vécu un vol où tu te serais dit qu'on ne peut pas faire mieux ? Tu es tellement bluffé que tu te dis : c'était quasiment le vol ultime ? Oui,

[00:50:30] **Urs Aschmann:** quelques fois. Plusieurs fois. Plusieurs fois, j'ai déjà dit à ma femme : c'était le vol de dingue absolu. Je pense que ça ne pouvait pas être mieux. C'était tellement intense, tellement beau et tellement génial. Mais ça arrivait encore et encore sous une autre forme. C'est tout simplement incroyable que ce soit possible à chaque fois. Un vol était vraiment super. C'était quoi ? La première fois à Lanzarote. J'avais un guide qui m'a expliqué les conditions. J'étais sur la pente d'entraînement. On était connectés par radio. Il me dit : monte, je t'attends là. On vole le Risco.

[00:51:16] Le vent était fort toute la journée. Il pleuvait sans arrêt. Il fallait sans cesse retourner dans la voiture. En fin de journée, les conditions sont devenues plus douces, plus fines, plus prévisibles. J'étais à peu près à 700 mètres, à gauche et à droite de l'île, avec la mer vers le nord jusqu'à la pointe. Il y avait encore des nuages sur la mer et ils ont plu. Il y avait des arcs-en-ciel incroyablement beaux, verticaux, sortant de la mer. J'étais complètement bluffé et ému. Enthousiasmé. J'en avais les larmes aux yeux. C'était tellement magnifique. C'était vraiment le genre de moment où on en a la chair de poule.

[00:52:03] C'était vraiment génial. Quand j'ai raconté ça à mon guide, il m'a dit que certains auraient déjà eu les larmes aux yeux tellement c'était beau. Les couleurs, c'est tout simplement magique.

[00:52:21] **Lucian Haas:** Changeons un peu de sujet. Au début, on a parlé de ton métier de concepteur de parcs de jeux. Mais tu l'as arrêté récemment, je crois il y a un ou deux ans, et tu as lancé quelque chose de complètement différent. Pourquoi ?

[00:52:37] **Urs Aschmann:** J'ai travaillé pendant 19 ans comme concepteur de parcs de jeux indépendant et agriculteur, et j'y ai mis tout mon cœur. Puis, la flamme a commencé à faiblir et je me suis dit qu'à un moment donné, ce serait fini. Je voulais faire autre chose. C'est devenu un peu trop routinier. Pas au point d'être épuisé, mais j'avais envie de nouveauté. Alors je me suis dit qu'à un moment donné, je débrancherais tout. À un moment opportun. Mais je ne savais pas encore ce qui m'attendait. J'avais encore un petit coussin financier, alors j'ai simplement débranché la prise. Et je me suis dit, oui, quelque chose bien finira par me venir à l'esprit.

[00:53:28] Je me donne deux semaines, et après je saurai ce que je veux.

[00:53:33] Et tous les signes se sont tellement accumulés que j'ai soudainement eu le sentiment, absolument inébranlable et convaincu, que je voulais faire une formation en hypnose et devenir hypnothérapeute. C'était ça. J'ai été surpris. Mais les signes étaient si sans équivoque. J'en ai été vraiment content. Je me suis dit,

[00:54:09] en fait, ça ne m'étonne pas tant que ça, parce que je me suis toujours intéressé au sujet. Mais le fait de s'y mettre maintenant, ça a...

[00:54:18] **Lucian Haas:** ... m'a fait plaisir. Tu es déjà le troisième de mes invités de podcast qui s'intéresse intensément à l'hypnose. Je pose la question à tout le monde, mais chacun donne toujours des réponses un peu différentes. Et qu'est-ce que l'hypnose peut apporter à un parapentiste ?

[00:54:36] **Urs Aschmann:** Hm... Il peut peut-être... Il peut prendre conscience de ses peurs, de ses insécurités, de ses limites. Il peut éventuellement modifier et transformer ces limites, parce que les programmes du passé ne sont peut-être plus valables pour le présent et le futur. Et il se pourrait tout à fait qu'une telle commande, la libération des vieux programmes, renforce le plaisir de voler.

[00:55:28] **Lucian Haas:** Qu'est-ce que tu veux dire par des vieux programmes ? Est-ce que ce sont simplement des peurs qui ont surgi ? Ou des blocages qui se sont installés ? Ou qu'est-ce que ça peut être, un vieux programme ?

[00:55:36] **Urs Aschmann:** Oui, il est possible que l'on soit convaincu que voler en altitude est dangereux. Ou que la hauteur soit synonyme d'insécurité. Ou que les nuages soient dangereux. Peut-être que l'on a le souvenir d'Eva Wisniewska, qui est aspirée dans un nuage. Peut-être que ce sont des convictions que l'on a adoptées et qui agissent en nous sans qu'on s'en rende compte. Et si on... si on aborde le vol avec l'hypnose ou une autre approche, alors cette prudence excessive, cette peur ou ces blocages changent.

[00:56:32] Et on devient plus libre. On dit que la vie est comme on la pense. Donc ce que... ce qu'on ose penser a de fortes chances de se réaliser. En bien comme en mal. Alors, si on a le choix, on préférerait bien sûr penser le positif. Parce que ça nous fait avancer.

[00:57:00] **Lucian Haas:** Est-ce que tu utilises aussi la combinaison où tu dis : d'accord, je propose de l'hypnothérapie, je propose du maniement au sol, ce sont les deux piliers que tu as maintenant, en disant que tu proposes de l'hypnose et du maniement au sol ? Ou est-ce que l'hypnose peut parfois aider quelque part dans tes formations de maniement au sol ?

[00:57:20] **Urs Aschmann:** Oui, je l'ai déjà proposé. D'abord, élaborer une nouvelle attitude d'apprentissage positive à l'aide de l'hypnose, pour ensuite rendre le maniement au sol plus efficace, plus rapide et meilleur. Mais ça a eu une résonance assez modeste. Entre-temps, je fais ça lors de mes cours de maniement au sol : je parle d'abord aux gens et, sans une véritable hypnose au sens classique, avec des mots qui les amènent vers une nouvelle attitude.

[00:58:07] Parce qu'ils sont peut-être,

[00:58:11] crispés, ils ont l'impression d'être des maladroits. Et si on s'approche du maniement au sol en tant que maladroit convaincu, ça ne se passe pas bien. Alors, hier tu étais un maladroit, aujourd'hui on fait ça avec beaucoup de finesse. Tu vas constater que tu sais tout faire à merveille, que les mouvements sont calmes, fluides, plaisants. Et je change ces mots et toute l'attitude avec mes paroles, pour que les gens finissent par l'accepter enfin, et je le répète sans cesse.

[00:58:57] Les limites s'estompent et se brisent. Quelqu'un arrive et dit qu'il est toujours hektique. Qu'il est toujours dans l'agitation. Alors, il faut travailler sur cette précipitation avec des mots, pour que le client, le groundhandler, soit convaincu qu'aujourd'hui, le système est calme. Tout ce que je fais est calme. Lent et calme. Et ça, encore et encore. Et puis avec plaisir et avec joie. Et ce n'est pas difficile du tout, parce que je donne aux gens une idée avec mes mots sur la façon dont ils peuvent le faire. Et ils acceptent volontiers cette idée.

[00:59:42] Et je répète ça plusieurs fois et ensuite, ça prend. Alors, comment dit-on ? L'hypnose d'éveil.

[00:59:53] Ils sont disposés à accepter mon idée de la manière dont ils peuvent faire. Et à ce moment-là, l'ancien schéma est mis de côté. Le nouveau prend de la place. Et tout fonctionne mieux. Plus rond, plus fluide. Et à la fin, ils sont surpris par eux-mêmes. Parce que, hé, tout a marché. Et ils ont de la joie sur le visage. Et ils rayonnent. Donc pour moi, c'est aussi une

[01:00:27] **Lucian Haas:** de la joie. Mais là, on retrouve aussi ce sujet que tu as mentionné tout à l'heure : faire beaucoup de choses très lentement. Et probablement par de tout petits pas. Aussi pour éliminer cette précipitation. Et quelque chose qui permette aux gens de vraiment remarquer, ah, ça ne se joue que sur ces, oui, ces demi-centimètres. Et pas directement sur les dix centimètres de tension de frein que je donne pour contrôler l'ensemble. Et là, vraiment se mettre dedans.

[01:00:51] **Urs Aschmann:** Oui, absolument. Parce que quand on regarde les gens faire du Groundhandling, quand l'aile finit sur le nez, c'est généralement parce qu'on a été trop lent pendant environ deux secondes. On hésite avant de réagir, on se demande ce qu'on doit faire maintenant. Et si on pouvait rembobiner ce moment, au ralenti jusqu'à l'impact, et même un peu plus loin, on ne se retrouverait pas à ce moment précis où on doit réfléchir, genre « oh, je ne sais plus quoi faire ». Mais plutôt dans la philosophie des petits pas.

[01:01:36] Est-ce qu'on avance toujours un peu plus ?

[01:01:40] et on sait alors que si on fait tout calmement, on a plus de temps pour réagir. Et c'est ça le secret. Et du coup, il y a moins de situations qui partent en vrille et où l'aile se prend la tête. Au contraire, on le fait exprès. On laisse, si on fait ça doucement, quelque chose partir en vrille lentement, pour que l'aile sur-vire, qu'elle se prenne la tête et qu'au final, elle se retrouve à plat sur le bord d'attaque vers le bas. Mais même ça se passe doucement et on a vraiment le temps de regarder. Et on pourrait aussi dire, là j'aurais le temps de réagir une nouvelle fois pour empêcher ça.

[01:02:29] Et ça redonne aussi une bonne sensation.

[01:02:33] **Lucian Haas:** Tu viens de parler d'hypnose de veille et de l'influence, donc en gros, donner une nouvelle direction à la pensée dans la tête, ou à l'attitude mentale, pour ainsi dire. Ça veut dire que l'apprentissage se passe principalement aussi dans la tête. Et quand on voit des athlètes professionnels, ils utilisent aussi beaucoup ce genre de choses, par exemple les athlètes de haut niveau, ils ferment les yeux, et on voit, ah, ils rejouent maintenant le mouvement qu'ils doivent faire tout de suite. Ou aussi parfois les Akroflieger, on les voit au décollage, ils marchent un peu là-bas et ils s'imaginent maintenant, OK, et maintenant je tire le frein extérieur - et le frein intérieur et je lâche à nouveau et le transfert de poids et tout le reste. Ça ressemble à une sorte de danse sur le décollage. Est-ce qu'il y a aussi des choses où tu travailles avec les gens et tu dis, maintenant on essaie juste de visualiser ces choses-là et ensuite on s'y

met ?

[01:03:23] Alors, c'est aussi une méthode avec laquelle tu travailles ?

[01:03:28] **Urs Aschmann:** Non. Je recommande aux gens, après une journée de maniement au sol, de se replonger dedans, les yeux fermés sur le lit, en ne choisissant qu'un seul des exercices et en le ressentant simplement les yeux fermés. C'est comme un espace protégé, on a le temps et on peut se souvenir de ce que ça a procuré. Et à mon avis, ça apporte énormément. Et oui, c'est ça, l'entraînement mental.

[01:04:14] Quand on fait des exercices sur le lit ou les yeux fermés,

[01:04:21] c'est vraiment une technique très puissante, une technique très efficace pour améliorer le maniement au sol. Qu'est-ce que tu aimerais encore apprendre dans ta carrière de pilote ? Si j'avais le temps, j'aimerais... je suis un peu frileux face au Fullstyle. J'en ai déjà fait quelques-uns, mais j'aimerais vraiment apprendre le Fullstyle correctement, puis le Backfly et ensuite le Heli. Ce serait mon manœuvre de rêve.

[01:05:03] **Lucian Haas:** Alors, encore un peu d'Akro pour compléter les jeux au sol, un peu plus de jeu en l'air. Oui,

[01:05:09] **Urs Aschmann:** Ça me ferait très plaisir.

[01:05:12] **Lucian Haas:** Dernière question, Urs : si tu regardes en arrière avec toute ton expérience actuelle vers le jeune Urs que tu étais, quand tu as commencé ta formation de pilote et tes premières heures de vol, tes premières années de vol peut-être, quel serait le conseil le plus important que tu donnerais à ce jeune Urs avec tout ce que tu sais aujourd'hui ?

[01:05:37] Cherche

[01:05:38] **Urs Aschmann:** avoir tout de suite après la formation des gens avec beaucoup d'expérience, avec qui tu irais, qui te prendraient avec eux pour voler. Un peu comme un système de parrainage, pour que je puisse apprendre d'eux. Je ferais aussi un vol de distance, en tandem. Et je me chercherais quelqu'un qui pourrait m'apprendre les choses les plus importantes du maniement au sol en une ou deux heures, pour que je puisse m'entraîner moi-même en toute sécurité.

[01:06:23] Ce seraient les trois choses environ qui m'auraient beaucoup servi à l'époque. Et je pense que ce serait pareil pour tout le monde.

[01:06:36] **Lucian Haas:** Just security. What would have happened to you if you had received this tip right at the beginning? Ouh là là.

[01:06:45] **Urs Aschmann:** Je ne sais pas. Je ne peux pas le dire, parce que j'ai une famille, mes enfants sont déjà grands, 25 et 23 ans, mais j'ai une femme que j'aime et je ne veux pas la perdre. Donc, il aurait pu arriver que ça me coûte encore une fois très cher. Mais oui, probablement à peu près la même chose. Je me suis juste laissé du temps pour mon évolution et je suis maintenant, en fait, arrivé là.

[01:07:21] **Lucian Haas:** Alors, tu as fini par faire ton évolution. C'est peut-être une belle synthèse de ce qu'on peut apprendre avec toi maintenant : il faut se fixer beaucoup de petites tâches et les réaliser surtout en les empilant progressivement. On peut alors vraiment aller très, très loin, aussi avec tout son maniement au sol. Urs, je te remercie pour ton récit sur ton expérience de maniement au sol et de formation au maniement au sol, et sur ce qu'on peut y faire. Et je te souhaite de pouvoir encore vivre certains de ces beaux vols arc-en-ciel ou d'autres vols magnifiques qu'on peut vivre quelque part dans le monde.

[01:07:58] **Urs Aschmann:** Merci beaucoup, Christian. Super. Avec grand plaisir.

[01:08:06] **Lucian Haas:** C'était Urs Aschmann en conversation avec Lucian Haas. Dans les notes de cet épisode sur Fluglites, vous trouverez des liens complémentaires, notamment vers le site de maniement au sol d'Urs et vers le Groundhandling Challenge d'André Bandara mentionné dans le podcast. Si vous cherchez en plus des infos sur le maniement au sol d'autres contenus pour vos oreilles, vous trouverez bientôt 40 heures d'écoute supplémentaires sur Podz-Glitz. Podz-Glitz est disponible sur Soundcloud, Spotify, iTunes et de nombreux autres catalogues audio. Si vous ne voulez manquer aucun épisode, vous pouvez simplement abonner Podz-Glitz sur votre Podcatcher préféré. Si vous

souhaitez soutenir Podz-Glidz en tant que mécène, vous trouverez les informations nécessaires sur le site de Lu-Glidz, dans la section Soutenir.

[01:08:51] Je vais maintenant vraiment arriver au bout. Maintenant, prends ton aile et retourne faire du maniement au sol. Mais vas-y doucement. Car aussi paradoxal que cela puisse paraître, le chemin le plus rapide pour devenir un expert du maniement au sol comme Urs, c'est celui des petits pas. Ciao !